

Wielkomiński  
rozwój Warszawy  
do 1918 r.

II w. 360





UNIwersytet Warszawski  
Instytut Historyczny

II w. 360

# Wielkomiejski rozwój Warszawy do 1918 r.

Pod redakcją  
Ireny Pietrzak-Pawłowskiej



Książka i Wiedza • Warszawa 1973

Obwolutę i okładkę projektowała  
Teresa Kawińska

Redaktor: Ryszard Murawski

BIBLIOTEKA INSTYTUTU HISTORYCZNEGO  
Uniwersytetu Warszawskiego

Wpisano do  
inwentarza

Przed Vllla Nr 43370 - B

Copyright by „Książka i Wiedza” 1973  
Warszawa, Poland

1756-K-1973

# OGÓLNE WARUNKI WIELKOMIEJSKIEGO ROZWOJU WARSZAWY (Wprowadzenie)

*Irena Pietrzak-Pawłowska*

Heroiczna wizja Warszawy minionego stulecia jako symbolu walk wyzwolenieczych narodu i jako stolicy odradzającego się dwukrotnie z pożogi wojennej państwa polskiego nasyca emocjonalną treścią społeczną świadomość współczesnego pokolenia.

Poznanie dziejów Warszawy wymaga jednak kompleksowej analizy realiów historycznych, w jakich kształtowały się wielorakie funkcje miasta i życie jego mieszkańców. Warunki rozwojowe Warszawy spletały się nie tylko z losami regionu i kraju, ale także z uniwersalnymi przemianami gospodarczo-społecznymi w skali europejskiej.

## **Funkcje ośrodka stołecznego**

Warszawa, kształtując się w ciągu wieków z kilku osad położonych na prawym i lewym brzegu Wisły, nie przeszła w sposób ciągły przez fazy stołeczności lokalnego czy regionalnego obszaru. Znajdując się na peryferiach wydzielonego książęcego Mazowsza (do 1526 r.), nie mogła też wykorzystać w pełni szansy ekonomicznej swego położenia nadwiślańskiego w dobie rozwoju handlu na szlakach bałtycko-czarnomorskich.

Miasta w Europie zachodniej pomnażały swe siły ekonomiczne przez rozwój wczesnokapitalistycznej gospodarki. Od XVI wieku obok tradycyjnych funkcji grodowych (obronnych i administracyjno-sądowych) spełniały one rolę ośrodków handlowych i manufakturowo-przemysłowych, uczestnicząc w wymianie międzynarodowej, a także w ekspansji kolonialnej. Mieszkaństwo utrzymywało ustrój samorządowy, rywalizowało o władzę z feudałami i dynastycznymi władcami.

W tym okresie głównym czynnikiem rozwoju miasta Warszawy stał się — nieformalny początkowo — awans na ośrodek stołeczny: po zawarciu unii lubelskiej w 1569 r. wyznaczono tu stałe miejsce walnych sejmów, a następnie — elekcji królów. Od 1596 r. Warszawa uzyskiwała rangę stolicy Rzeczypospolitej po decyzji przeniesienia dworu królewskiego z Krakowa.

Po przebudowie zamku od 1611 r. stał się on na trwałe siedzibą króla i najwyższych urzędów państwa. Rozwój Warszawy jako stolicy Rzeczypospolitej mimo zmiennych jej losów politycznych podniósł rolę miasta pod względem funkcji reprezentacyjnych do poziomu europejskiego.

Równocześnie kształtowała się dwoista panorama urbanistyczna i struktura społeczna Warszawy. Antagonistyczne stosunki ekonomiczne i społeczne między tradycyjnym mieszczaństwem Starej i Nowej Warszawy a mieszkańcami strefy rezydencjonalnej dworskiej i magnacko-szlacheckich jurydyk przejawiały się ostro w dobie Oświecenia. W walce o jednolite prawo dla miast decydującą rolę odegrało mieszczaństwo warszawskie, które w okresie Sejmu Czteroletniego znalazło poparcie wśród szlacheckich zwolenników reform. Prawo o miastach uchwalone ostatecznie 21 kwietnia 1791 r. uwzględniło tylko podstawowe żądania odnośnie przyznania wolności osobistej i praw obywatelskich mieszczaństwu. Nie uregulowało całości spraw gospodarki i samorządu miast. Poddawało jednak jurydyki szlacheckie i duchowne działaniu praw miejskich, co otworzyło drogę do integracji obszaru miasta Warszawy i zapoczątkowania jego nowoczesnej gospodarki.

Dzieje Warszawy po upadku Rzeczypospolitej cechuje odwrócony w stosunku do poprzedniej epoki układ współzależności losów miasta i ośrodka stołecznego. W ciągu dwóch stuleci (do 1795 r.) stołeczne funkcje Warszawy stanowiły główny czynnik jej rozwoju urbanistycznego, przy tym upośledzone było wewnętrzne życie miasta i mieszczaństwa. Natomiast po upadku państwowości zanikały podstawowe — administracyjne funkcje stołeczne Warszawy, mimo zabiegów o ich utrzymanie w dobie Królestwa Polskiego; coraz częściej stawały się one pretekstem dla władz zaborczych do stosowania różnych form represji.

Równolegle potęgowała się wewnętrzna dynamika rozwojowa Warszawy pod działaniem wzrostu demograficznego i przemian ekonomiczno-społecznych, znamiennych dla formującego się w skali europejskiej systemu gospodarki kapitalistycznej.

Stolice europejskie o układzie przestrzennym wytworzonym historycznie poddawano w XIX wieku przebudowie urbanistycznej, dostosowując ich strukturę do potrzeb nowego mechanizmu gospodarki i nowego systemu społeczno-politycznego. Dominowała tendencja do skupiania w ośrodkach stołecznych nie tylko organów administracji państwowej, obok nich — głównych społecznych instytucji publiczno-prawnych, naukowych i kulturalnych, a także centralnych ogniw przedsiębiorczości kapitalistycznej. Mecenasami w rozbudowie nowoczesnych stolic byli nie tylko władcy, ale i przedstawiciele nowej klasy — burżuazji przemysłowej i bankowej.

Tendencje do modernizacji stolic w kierunku przekształcania ich na funkcjonalne ośrodki wielkomiejskie przejawiały się na kontynencie najwcześniej we Francji, zwłaszcza w dobie napoleońskiej. Analogiczne pró-

by dostrzec można w Warszawie doby napoleońskiej 1807—1815, a następnie w okresie Królestwa Kongresowego (1815—1830). Protektorem modernizacji miasta były autonomiczne władze państwowe oraz samorząd miejski, działający na podstawie uprawnień z 1816 r. Udział burżuazji warszawskiej przejawiał się w tym okresie w budownictwie mieszkalnym jako przedsiębiorczości prywatnej.

Władze Królestwa Polskiego, popierając środkami prawnymi i finansowymi planową rozbudowę miasta, zapewniły pomyślny start do dalszych etapów jego rozwoju w okresie po 1831 r., gdy ograniczono działalność organów autonomiczno-państwowych i samorządu miejskiego. Rolę mecenasa w budownictwie publicznym funkcjonalnym przejęła wówczas po części kształtująca się burżuazja warszawska.

Warszawa XIX wieku, jakkolwiek pozbawiona podstawowych atrybutów stołeczności, nie ustępowała w dynamice rozwoju ludnościowego i ekonomicznego europejskim stolicom państw suwerennych. Źródłem jej sił żywotnych była aktywność czynnych produkcyjnie klas pracujących oraz ogółu formującego się nowoczesnego społeczeństwa polskiego, organizującego różnorodne zastępcze formy życia publicznego. Decydujące znaczenie posiadały obiektywne warunki ekonomiczne i korzystna pozycja miasta w układzie stosunków rynkowych ziem polskich oraz ogólnoeuropejskich.

Warszawa XIX wieku zachowała w świadomości narodu swą tradycyjną, chociaż nieformalną rolę stołecznego miasta. Ponadto zyskała rzeczywistą rangę centralnego ośrodka wielkomiejskiego na ziemiach polskich, co pozwoliło jej spełnić wybitnie integrujące funkcje stołeczne w okresie odbudowy państwa polskiego po 1918 r.

Doniosłą rolę modernizacji i aktywizacji gospodarczej miasta w XIX wieku ocenił trafnie Stanisław Rychliński w swej monografii *Warszawa jako stolica Polski* (wyd. 1936 r.). Stwierdził on: „Otóż rozwój warunków materialnych, który dokonał się w ciągu stulecia niewoli, przygotował Warszawę do spełnienia roli metropolii zmartwychwstałego państwa. I to nie tylko jako stolicy administracyjnej, siedziby władz i urzędów, ale metropolii ogniskującej najważniejsze przejawy życia całego kraju”.

Ta słuszna teza nie znalazła dotąd poparcia w historiografii dziejów Warszawy XIX wieku. Zespół autorski niniejszego studium podjął więc próbę analizy podstawowych czynników wielkomiejskiego rozwoju w oparciu o źródła archiwalne i materiały statystyczne.

Zakres chronologiczny charakteryzujący kulminację działania wymienionych czynników wyznaczamy na przełom XIX i XX stulecia; rejestracja statystyczna obejmuje okres 1870—1914. W interpretacji szczegółowej włączono jednak wiele wątków genetycznych niezbędnych dla zrozumienia obserwowanych przeobrażeń.

Przedstawione poniżej zakresy tematyczne stanowiły przedmiot odrębnych źródłowych opracowań monograficznych, których autorzy kon-

frontują z kolei swe wyniki badawcze w niniejszym opracowaniu zespołowym<sup>1</sup>. Główny jego walor upatrujemy w prześledzeniu współzależności podstawowych kierunków rozwojowych: przestrzennych, ekonomicznych, strukturalno-społecznych oraz wielorakich sprzężeń zwrotnych w kształtowaniu nowoczesnych funkcji wielkomiejskich Warszawy na tle regionu i kraju.

Skupiając uwagę na obiektywnych warunkach rozwojowych pominieliśmy celowo znane już aspekty życia społeczno-politycznego Warszawy w XIX i początku XX wieku. Studium niniejsze przyczynić się może do rozszerzenia treści zainteresowania dziejami naszej stolicy. Okaże się też zapewne przydatne w obserwowaniu jej pozycji na tle powszechnych procesów urbanizacji oraz industrializacji właściwych naszej epoce.

## Rozwój urbanistyczny — układy przestrzenne

Urbanizacja krajów europejskich w XIX wieku przejawiała się w kilku formach podstawowych przez:

- 1) zwiększanie rozmiarów miast (aglomeracji),
- 2) powstawanie nowych miast,
- 3) wzrost udziału ludności miejskiej w ogólnej strukturze ludności.

W rozwoju nowoczesnych miast europejskich można wyróżnić czynniki pierwotne, decydujące o ich skali wielkościowej, oraz czynniki wtórne pochodne. Do pierwszych należą przemiany ekonomiczne związane z przewrotem technicznym w produkcji przemysłowej i komunikacji. Nowy podział pracy wytwórczej między rejonami wiejskimi i miejskimi wywołał potężne ruchy migracyjne ludności, koncentrację osadnictwa na obszarach produkcyjnych chłonnych w stosunku do siły roboczej. Współzależność procesów demograficznych oraz gospodarczych oddziaływała także w najwyższym stopniu na dynamikę rozwojową Warszawy w XIX wieku.

Do czynników wtórnych zalicza się zwykle żywiołowy rozwój zabudowy przestrzennej, układ wewnętrznej sieci komunikacyjnej oraz energetycznej, dostosowanej do potrzeb obszaru produkcyjnego i mieszkalnego, ponadto sferę usług dla mieszkańców: gospodarkę komunalną, instytucje socjalne i kulturalne.

<sup>1</sup> Informacje o podstawie źródłowej rozpraw zawartych w niniejszym tomie przekazali autorzy w swych monografiach, przygotowanych w Instytucie Historycznym Uniwersytetu Warszawskiego: Maria Nietyksza, *Ludność Warszawy na przełomie XIX i XX wieku*, Warszawa 1971; Jerzy Braun, *Rozwój warszawskiego węzła kolejowego do 1914 r.* (w druku), Witold Pruss, *Przemysł warszawski w latach 1864—1914* (w opracowaniu). Przegląd podstawowej dokumentacji archiwalnej, bibliografii i druków statystycznych zob. s. 287.



▲  
Rynek Starego Miasta,  
ok. 1910 r.



Uł. Brzozowa, ok. 1910 r.



Bank Polski,

Giełda Warszawska, ok. 1900 r.





Gen. Sokrates Starynkiewicz,  
prezydent m. Warszawy  
w latach 1875—1892

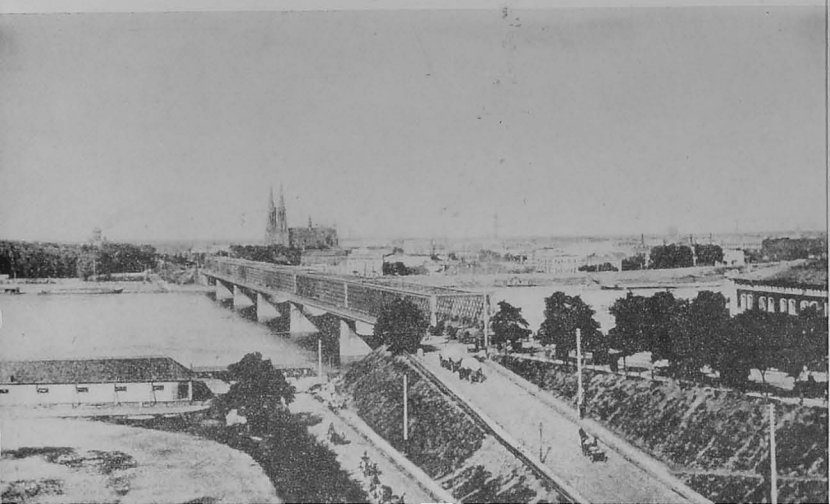


Ratusz, ok. 1910 r.





Bank Państwa, ok. 1910 r.



Widok Pragi. Most Kierbedzia, ok. 1910 r.

Konfrontacja dziejów Warszawy w XIX wieku z ogólnymi cechami urbanizacji w skali europejskiej pozwala dostrzec podstawowe właściwości jej rozwoju jako nowoczesnego miasta. Rozwój jej obserwujemy więc na tle dwoistych trendów: wewnętrznych warunków oddziałujących na funkcje ośrodka stołecznego w związku z przejściem kraju od gospodarki rolniczej do rolniczo-przemysłowej oraz zewnętrznych, ogólnoeuropejskich przemian obejmujących zasięgiem rewolucji przemysłowej i kapitalistycznych stosunków rynkowych Europę środkowowschodnią, co sprzyjało ekspansji przemysłu i handlu warszawskiego. Autorzy śledzą poniżej przemiany, jakie występowały w czterech podstawowych układach:

1) Integracja przestrzenna miasta i przekształcanie jego historycznych obszarów na nowoczesne funkcjonalne dzielnice; opracowanie kartograficzne dokumentuje tezę, że tradycyjny kierunek rozwojowy Warszawy wyznaczony osią Wisły zmienił się radykalnie po rozbudowie nowego kolejowego systemu komunikacyjnego, w którym węzeł warszawski stanowił ogniwo centralne.

2) Wzrost demograficzny cechujący się wysokim udziałem ludności napływowej stał się jednym z podstawowych czynników intensywnego rozwoju wszystkich funkcji miastotwórczych nie tylko na obszarze administracyjnym Warszawy, ale i strefy podmiejskiej (w zasięgu „wielkiej inkorporacji” 1916 r.).

3) Industrializacja Warszawy jako obszaru produkcyjnego w dobie i po przewrocie technicznym oddziaływała najwyraźniej na modernizację struktury gospodarczo-społecznej o typie wielkomiejskim. Ponadto przez koncentrację w Warszawie zarządów wielkich przedsiębiorstw przemysłowych, handlowych, kredytowych miasto osiągnęło rolę centrum dyspozycyjnego w gospodarce ogólnokrajowej.

4) Rozwój Warszawy traktowany w aspektach funkcjonalnych ukazuje różnicowanie się jej struktury ekonomiczno-społecznej. Przedstawiamy ten proces także w skali kilku dzielnic uprzemysłowionych, co pozwala wnikać głębiej w podłoże przemian urbanistycznych.

Od połowy XIX wieku rozwój wielkiej Warszawy należy obserwować w kilku odmiennych strefach przestrzennych.

Obok przekształcania jej obszaru historycznego wytwarzał się centralny rejon śródmieścia nowego typu, skupiając reprezentatywne instytucje gospodarcze, społeczne i kulturalne, odpowiadające ówczesnym stosunkom kapitalistycznym. Cechowała go najwyższa gęstość zaludnienia i lokalizacja budowli o charakterze instytucjonalnym oraz najlepsze stosunkowo wyposażenie w urządzenia komunalne typu zachodnioeuropejskiego.

Na obszarach sąsiadujących z rejonem śródmiejskim formowały się (na terenie dawnych jurydyk) nowe dzielnice przemysłowo-handlowe o funkcjach produkcyjnych i usługowych, którym podpo-

rządkowany był charakter zabudowy mieszkalnej i nielicznych urządzeń komunalnych.

Strefa podmiejska, poza granicami administracyjnymi miasta, stanowiła teren ekstensywnej i żywiłowej urbanizacji obejmującej część obszaru okolicznych gmin. Wytwarzał się tu zewnętrzny układ przestrzenny: bądź „liniowy” wzdłuż głównych magistrali kolejowych (np. na linii warszawsko-wiedeńskiej), bądź „wyspowy” wokół zakładów przemysłowych lokalizowanych na gruncie dawnych użytków rolnych.

Rozróżnienie wymienionych stref oraz analiza nowego funkcjonalnego układu dzielnic wykazuje, że obok ciągłości rozwoju historycznego Warszawy występowały nowe kierunki i formy urbanizacji wytwarzane przez powszechne skutki przemian ekonomiczno-społecznych.

Właściwości układu przestrzennego Warszawy wynikały z tendencji władz zaborczych do zachowania w okresie ponad stulecia (1795—1915) niezmiennych prawie granic administracyjnych na obszarze lewobrzeżnym miasta, jakkolwiek rozwijało się ono na tych terenach dynamicznie. Popierano natomiast ekstensywny rozwój przestrzenny Pragi, rozszerzając jej granice (inkorporacja w 1889 r.). Zamierzano w ten sposób związać silniej całe miasto ze wschodnim obszarem Królestwa Polskiego i zaktywizować więzi gospodarcze z imperium carskim.

Wymienione tendencje władz administracyjnych utrudniały, ale nie zahamowały żywiłowej urbanizacji w kierunku zachodnim oraz północnym i południowym. Przekraczała ona na wielu odcinkach granice administracyjne miasta.

Formalny akt wielkiej inkorporacji dokonany dopiero w 1916 r. powiększył obszar Warszawy ponad trzykrotnie, z 32,7 km<sup>2</sup> do 114,8<sup>2</sup> (bez Wisły). Włączył strefy podmiejskie, w których liczne miejscowości objęte zostały już w końcu XIX w. procesem industrializacji i posiadały demograficzną strukturę typu proletariackiego. Skupienie wielobranżowych grup proletariatu przemysłowego, rzemieślniczego, transportowego aktywizowało rolę Warszawy jako stołecznego ośrodka w społeczeństwie klasowym pozbawionym bytu państwowego.

## **Ekonomiczne czynniki miastotwórcze**

Ekonomiczne funkcje miasta jako obszaru charakteryzującego się koncentracją produkcji, usług i konsumpcji uwarunkowane były tradycyjnie liczebnością jego mieszkańców i regionalnym zasięgiem wymiany towarowej.

W XIX wieku tempo koncentracji demograficznej oraz ekonomicznej zależne było od ogólnokrajowych warunków, korzystnych bądź w sferze zaopatrzenia (np. naturalnych szlaków wodnych i zasobów surowcowych),

baźdź w sferze zbytu, tj. układu stosunków rynkowych. Te ostatnie warunki decydowały głównie o awansie gospodarczym Warszawy.

Pozycja Warszawy w układzie stosunków rynkowych określona była jeszcze do połowy XIX wieku przez naturalne warunki transportu na szlaku wiślanym, łączącym południowe, centralne i północne obszary ziem polskich. Podziały rozbiorowe utrudniły wprawdzie transport międzydzielnicowy, jednak szlak Wisły wykorzystywano nadal dla przewozu ciężkich ładunków, np. drzewa z Galicji, surowki żelaza z Zagłębia Starepolskiego. Od północy zaś dowożono z Anglii szlakiem bałtyckim przez Gdańsk wyroby żelazne, a następnie pierwsze maszyny parowe, a także szyny i urządzenia dla budowy pierwszej linii kolejowej warszawsko-wiedeńskiej.

Rozwój sieci kolejowej w latach 1848—1877 spowodował przewrót w układzie stosunków rynkowych na centralnych ziemiach polskich. Warszawa uzyskała połączenie z zagłębiami górniczymi: Dąbrowskim (w 1848 r.) i Górn Śląskiem (1859 r.). Dowóz węgla umożliwił upowszechnienie maszyn parowych i przyspieszył postępy mechanizacji w przemyśle. Dalsze kierunki budownictwa kolejowego stały się bodźcem dla rozwoju nowoczesnego przemysłu metalowego w Warszawie.

W następstwie rewolucji technicznej XIX wieku dominującym czynnikiem miastotwórczym stał się przemysł: lokalizacja zakładów produkcyjnych i związane z nią kierunki rozwoju sieci komunikacyjnej oddziaływały na skupienie zabudowy przestrzennej i urządzeń komunalnych oraz całego układu środków trwałych.

Zbieżność przewrotu technicznego w komunikacji i przemyśle Królestwa Polskiego oddziaływała korzystnie na awans wielkomiejski Warszawy. Jednak jej rozwój demograficzny i urbanistyczny wyprzedzał w latach 1860—1870 tempo industrializacji obszaru miejskiego.

Należy dostrzegać, że kulminacyjny okres budownictwa kolejowego w Królestwie Polskim (1862—1877) pochłoniął znaczne fundusze inwestycyjne przedsiębiorców i bankierów warszawskich (mian.: Leopolda Kronenberga, Jana Blocha, Antoniego Fraenkla i in.). Lokowano je głównie poza obszarem miasta, wykupując rządowe zakłady górniczo-hutnicze i przekształcając je na nowoczesne kombinaty. Warunki polityczne po 1863 r. nie sprzyjały rozwojowi nowych przedsiębiorstw warszawskich.

Znamienne, że centralizację kapitałów zapoczątkowaną przez Bank Handlowy w Warszawie (zał. 1870 r.) wykorzystano w tym okresie także dla ekspansji zewnętrznej, protegując po reformach agrarnych folwarczny przemysł spożywczy przez operacje komisowe (głównie w cukrownictwie zachodniego regionu Mazowsza).

Ekspansja przedsiębiorców warszawskich na terenie Królestwa Polskiego osłabiła tempo industrializacji w samym mieście, ale przyczyniała się do wytwarzania licznych powiązań produkcyjnych, handlowych i finansowych Warszawy w zasięgu rynku wewnętrznego, przekształcając

ją na centralny ośrodek dyspozycji gospodarczej. Przełom w koniunkturze rynkowej dla przemysłu Warszawy stanowiła budowa warszawskiego węzła kolejowego (1876—1878). Połączył on lewobrzeżny układ sieci kolejowej normalnotorowej (linii warszawsko-wiedeńskiej) oraz prawobrzeżny w stosunku do osi Wisły układ szerokotorowy, łączący Królestwo z obszarem Litwy, Białorusi, Ukrainy, a także dalszymi chłonnymi rynkami.

Równocześnie dokonał się w 1877 r. zwrot w europejskich stosunkach rynkowych po zastosowaniu protekcyjnej polityki celnej przez Rosję; doprowadziło to do zabezpieczenia przemysłu Królestwa Polskiego przed konkurencją rozwiniętych krajów zachodnich. Co więcej — rozbudowany stopniowo w Rosji protekcyjny system wewnętrzny wobec przemysłu krajowego stworzył dla przedsiębiorców Warszawy pomyślne warunki rozwoju produkcji z perspektywą zbytu na rozległe rynki centralnych i wschodnich obszarów imperium. Warunki te okazały się szczególnie korzystne dla przemysłu hutniczo-metalowego Warszawy i jej strefy podmiejskiej. Największą inwestycją w tym okresie była budowa Stalowni Warszawskiej na Pradze (Targówku), gdzie przetrwała ona zresztą zaledwie kilka lat (1879—1886).

O ile w pierwszym dziesięcioleciu popowstaniowym rozwój przemysłu warszawskiego znamionował wzrost o 7% średnio w stosunku do rocznej wartości produkcji, to kulminację osiągnął on dopiero po 1894 r., gdy wzrost produkcji wyniósł ponad 9% rocznie. Zakończenie przewrotu technicznego w podstawowych gałęziach przemysłu Warszawy przypadło na ostatnie pięciolecie XIX wieku i zbiegło się z osłabieniem pomyślnej koniunktury na rynkach imperium rosyjskiego.

Zmiany strukturalne w przemyśle warszawskim w końcu XIX w. zanalizowane na podstawie spisów jednostkowych przedsiębiorstw (por. R. V) wykazały, że w latach 80-tych kończy się dominacja przemysłu spożywczego. Przeważającą pozycję zajął przemysł metalowy, którego udział w ogólnej produkcji w 1893 r. wzrósł do 45%, potencjał sił mechanicznych osiągnął 42% KM, w 1913 r. zaś 52% KM. Zmiany w strukturze przemysłu na rzecz produkcji środków produkcji świadczyły o etapie intensywnej industrializacji na przełomie XIX i XX wieku.

Strukturę przestrzenną przemysłu warszawskiego cechowała w końcu XIX wieku tendencja do koncentracji zakładów na tych terenach miasta, które korzystały z ułatwień transportowych przez bliskość dojazdowych linii kolejowych, stacji przeładunkowych i magazynów. Dzielnice: zachodnia oraz północna (Muranów) i Praga skupiały największą ilość zakładów przemysłowych; im też poświęcamy szczególną uwagę.

Funkcje przemysłu bezpośrednie w rozwoju urbanistycznym Warszawy przejawiały się w lokalizacji zakładów produkcyjnych, pomocniczych oraz konstrukcji technicznych i urządzeń transportowych. Racje ekonomiczne i techniczne odpowiadające interesom inwestora działały

skutecznie w sferze produkcji, ale okazywały się niekiedy sprzeczne z racjonalnym rozwojem określonych dzielnic (np. Pragi, Woli).

Na rozwój urbanistyczny oddziaływała lokalizacja centralnych instytucji: administracji gospodarczej (zarządów) przedsiębiorstw, a także giełdy, banków, towarzystw ubezpieczeniowych itp. Siedziby tych ośrodków dyspozycji ekonomicznej i finansowej lokowano w śródmieściu, w oprawie architektonicznej monumentalnej, co odpowiadało aspiracjom wielkiej burżuazji do awansu społecznego. Ponadto udział rzemiosła, jakkolwiek w rozwoju produkcji i usług okazał się na terenie Warszawy bardzo aktywny i skupiał liczne grupy pracownicze, nie przejawiał funkcji miastotwórczych przez zwiększanie zasobu środków trwałych i budownictwa. W tych dziedzinach pewną rolę odgrywały większe przedsiębiorstwa handlowe, które uczestniczyły w obrotach ogólnokrajowych i zagranicznych; budowały one magazyny i urządzenia transportowe.

Pośrednio funkcje przemysłu oddziaływały na zagęszczenie zabudowy mieszkalnej. Panoramę dzielnic przemysłowo-robotniczych typu proletariackiego cechował brak lub niski poziom urządzeń komunalnych, gdyż inwestycje miejskie, publiczne na peryferiach miasta były w kalkulacji kapitalistycznej zbyt kosztowne i nieopłacalne. Zróznicowanie standardu budownictwa mieszkaniowego i urządzeń komunalnych w dzielnicach centralnych i peryferyjnych Warszawy kształtowało się według typu wielkich miast epoki kapitalizmu podobnie jak we wszystkich krajach Europy zachodniej w XIX wieku.

## Potencjał ludnościowy

Warszawa stanowiła u schyłku XVIII wieku jedyne miasto polskie liczące powyżej 100 tys. mieszkańców (115,4 tys. w 1798 r.). Inne historyczne miasta o tradycjach stołecznych włączyły się do tej grupy dopiero po stuleciu w następującej kolejności: Lwów, Wilno, Poznań, Kraków. Pod względem dynamiki rozwoju demograficznego wyprzedzone zostały przez nowy ośrodek miejsko-przemysłowy, mianowicie Łódź.

W okresie powojennym w dobie degradacji politycznej ośrodka stołecznego dalszy rozwój Warszawy wynikał przede wszystkim ze wzrostu jej potencjału demograficznego w związku z włączeniem miasta w przemianę kapitalistycznej gospodarki przemysłowej.

Potencjał demograficzny w okresie lat 1882—1913 wyrażał się we wzroście liczebnym ludności z 383 tys. do (urzędowo ustalonego stanu) 845,1 tys., a w 1914 r. do 884,5 tys. mieszkańców. Z ogólnego przyrostu blisko połowę stanowiła ludność napływająca (por. tabl. 2).

Udział Warszawy w urbanizacji Królestwa Polskiego cechują wskaźniki wzrostu ludności miejskiej. W latach 1869—1913 wskaźnik ten dla

Tabl. 1. Warszawa na tle dużych miast polskich  
w latach 1826—1910  
(ludność w tys.)

Miasta	1826	1860	1880	1900	1910
Warszawa	131	163*	383**	686	781
Łódź	4	26	48	310	408
Lwów	·	70	110	160	196
Kraków	·	50	66	85	143
Poznań	·	51	65	110	150
Wilno	·	60	90	139	181

\* Skorygowano zanizone dane GUS (158 tys.).

\*\* Według spisu 1882 r.

Zródło: „Mały Rocznik Statystyczny GUS”, 1938, s. 36. Dane uzupełnione według: St. Szulc i S. Fogelson, *Ludność*. Encyklopedia Nauk Politycznych, t. III, Warszawa 1938, s. 651.

Warszawy wyniósł 324 (z 261 tys. do 845 tys.) i przewyższał tempo ogólnego wzrostu ludności miejskiej (bez osad) w Królestwie, tj. 317 (z 945 tys. do 2995 tys.). W rezultacie postępował proces koncentracji w aglomeracji warszawskiej, która skupiła ok. 20,5% ogółu ludności miejskiej Królestwa w 1913 r.

Rozwój ludnościowy Warszawy wyznaczał jej pozycję w skali dużych miast europejskich. Już ok. 1800 r. Warszawa należała do grupy 22 miast europejskich liczących powyżej 100 tys. mieszkańców. Przez całe półwiecze do połowy XIX znajdowała się ona nadal w pierwszej grupie dużych miast liczących od 100 do 250 tys. mieszkańców. Po 1870 r. przesunęła się do drugiej klasy wielkościowej miast ponad ćwierćmilionowych, a w końcu XIX wieku zaliczano ją już do trzeciej klasy miast ponad półmilionowych. W przededniu pierwszej wojny światowej Warszawa (łącznie ze strefą podmiejską) zbliżała się do miliona mieszkańców (prognoza na 1916 r.). Zajęła ósme miejsce wśród miast europejskich, bezpośrednio po wielomilionowych stolicach państw mocarstwowych (Londyn 4,5 mln, Paryż 2,8 mln, Berlin 2,1 mln, Wiedeń 2,0 mln, Petersburg 1,9 mln w 1910 r.).

Ten fenomenalny awans demograficzny miasta pozbawionego funkcji stołecznych wywołany był przez szybszy wzrost liczby ludności napływowej niż stałej.

Cechą skupisk wielkomiejskich jest wysoka gęstość zaludnienia oraz skład ludności czynnej produkcyjnie. Warszawa osiągnęła w 1913 r. wskaźnik gęstości zaludnienia 258 mieszkańców (na 1 ha), przy tym na obszarze lewobrzeżnym osiągnął on 321. Wskaźnik ogólny był ponad dwukrotnie wyższy niż w Łodzi (110 mieszk.), czterokrotnie niż we Lwowie i sześciokrotnie wyższy niż w Krakowie.

Warszawa także w stosunku do innych miast europejskich charakteryzowała się wysoką gęstością zaludnienia.



Jedną z przyczyn tak szybkiego zwiększania się jej potencjału demograficznego był słaby postęp industrializacji sąsiednich regionów rolniczych: Mazowsza i Lubelszczyzny. Dopływ ludności do Warszawy w końcu XIX wieku przekraczał chłonność przemysłowego rynku siły roboczej. Nadwyżki taniej siły roboczej wykorzystywano w budownictwie i transporcie, w rzemiośle, handlu, w sezonowym zatrudnieniu wyrobników i służby domowej.

Krytyczna analiza porównawcza przemian w strukturze demograficznej i zawodowej ludności Warszawy dokonana poniżej (por. R. II) wykazała, że w latach 1869—1882 nastąpił absolutny wzrost zatrudnienia we wszystkich kategoriach zajęć, uwzględnionych w spisie 1882 r. Znamienne, że maksymalny, przeszło 5-krotny wzrost przypadał na dział komunikacji i transportu oraz ponad 2-krotny na przemysł i rzemiosło. Stały i charakterystyczny był wysoki udział służby domowej, która stanowiła dla kobiet ze wsi pierwszy stopień adaptacji zawodowej. Następny okres lat 1882—1897 cechował się w strukturze zawodowej przez dalszy absolutny wzrost zawodowo czynnych we wszystkich kategoriach zajęć przy zachowaniu najwyższej dynamiki w dziale komunikacji oraz transportu.

Struktura podstawowych klas społeczeństwa Warszawy, mianowicie proletariatu przemysłowego i burżuazji, skryształizowała się ostatecznie w wyniku przewrotu technicznego w przemyśle i komunikacji.

## **Zróźnicowanie społeczeństwa Warszawy**

Wytworzone historycznie podziały stanowe obydwóch społeczności Warszawy: mieszczańskiej (patrycjał i plebs) oraz szlacheckiej (magnaci, posesjonaci i drobna szlachta), ulegały zasadniczym przeobrażeniom w kolejnych fazach rozwoju kapitalistycznej gospodarki. Przetrwwały wprawdzie liczne tradycje późnofeudalne w subiektywnej ocenie prestiżu społecznego. Natomiast decydujące były podziały wyznaczone przez obiektywne kryteria: stosunki własnościowe oraz pozycje zawodowe, te ostatnie wytwarzały się w związku z postępującą — po reformach agrarnych — specjalizacją pracy wśród części społeczeństwa czynnego produkcyjnie.

O zróźnicowaniu pozycji klasowych mieszkańców Warszawy można wnioskować na podstawie krytycznej analizy wyników spisu powszechnego ludności z 1897 r. (por. R. II). Według obliczeń szacunkowych (W Trzczińskiego) ok. 2/3 spośród czynnych zawodowo zarejestrowano jako pracowników najemnych: 53,5% stanowili fizyczni, zaś 13,5% — pracownicy umysłowi. Natomiast pozostałe 33% zawodowo czynnych to grupy „samodzielných”, tj. właścicieli różnych kategorii zakładów produkcyj-

nych i usługowych, a także posiadających nieruchomości (np. kamienice czynszowe).

Klasyfikacja powyższa świadczy o daleko posuniętych procesach rozwarstwienia i proletaryzacji społeczeństwa Warszawy w warunkach gospodarki kapitalistycznej w końcu XIX wieku.

Proletariat wielkomiejski stanowiły przede wszystkim trzy grupy najemnych pracowników fizycznych: robotnicy (przemysłowi, transportowi, budowlani), czeladnicy w większych warsztatach rzemieślniczych oraz wyrobnicy zatrudniani dorywczo w dziedzinie usług produkcyjnych, transportowych bądź budowlanych. Z tych trzech grup wywodzi się warszawska klasa robotnicza, do której przenikały permanentnie grupy ludności napływowej ze środowisk wiejskich.

Najistotniejsze socjologiczne procesy adaptacji ludności do warunków pracy w ośrodku wielkomiejskim przebiegały na obszarze nowych dzielnic uprzemysławianych i w strefie podmiejskiej przy udziale grup napływających z małomiasteczkowych środowisk półcechowych i wiejskich o gospodarce półnaturalnej. Z tych też względów wyodrębniliśmy wymienione obszary, aby prześledzić, w jakich warunkach kształtowała się z tych nowych elementów społeczność proletariacka. Obserwujemy je w dwóch płaszczyznach: w ośrodkach pracy zarobkowej i w ośrodkach zamieszkania.

W ośrodkach pracy produkcyjnej następowały bowiem zmiany w tradycyjnych nawykach rękodzielników przez wdrażanie ich w zorganizowany system produkcji fabrycznej, opartej na podziale pracy i zastosowaniu zmechanizowanych narzędzi i maszyn.

W ośrodkach zamieszkania na peryferyjnych obszarach wielkomiejskich dokonywały się przemiany obyczajowe w życiu rodzinnym i w lokalnej społeczności. Szczególny wpływ na rozluźnienie tradycyjnych więzi miało dostosowanie się całej rodziny do rytmu pracy zatrudnionych kobiet. Ponadto uczestnictwo w innych grupach społecznych poza miejscem zamieszkania przyspieszało zmiany w obyczajowości początkowo przez kojarzenie wzorów miejskich z tradycjami przeniesionymi ze środowisk wiejskich. W końcu XIX wieku ukształtowała się w Warszawie względnie kompleksowa struktura społeczeństwa obejmująca podstawowe klasy z ich wewnętrznym wieloszczeblowym uwarstwieniem. Tak dalece zróżnicowane stosunki społeczne, jakich nie osiągnięto w innych miastach na ziemiach polskich, wytwarzały w rejonie stołecznym wielorakie tendencje. Jedne związane z aktywizacją produkcyjną coraz szerszych kręgów ludności oddziaływały integrująco w sferze więzi narodowych i cywilizacji miejsko-przemysłowej, inne — wynikające z polaryzacji stosunków własnościowych potęgowały sprzeczności interesów i pobudzały do działalności społeczno-politycznej w różnych grupach zarówno obrońców, jak i znacznie liczniejszych przeciwników systemu kapitalizmu.

Zróżnicowanie klas posiadających skupionych w Warszawie ułatwiało

awans społeczny formującej się burżuazji, osiągającej na drodze akumulacji kapitałów coraz wyższe cenzusy majątkowe. Operacje kredytowo-finansowe sprzyjały zespalananiu interesów dawnej szlachty przekształcającej się w ziemiaństwo oraz burżuazji przemysłowej i handlowej. O współdziałaniu tych podstawowych grup posiadających świadczy powstawanie w Warszawie na gruncie programu pracy organicznej licznych zrzeszeń gospodarczych. Najaktywniejszym z nich i długotrwałym było Towarzystwo Popierania Przemysłu i Handlu, którego oddział warszawski (założony w 1884 r.) łącznie z wyodrębnioną sekcją rolną kształtował nieoficjalną politykę gospodarczą w skali ogólnej Królestwa Polskiego.

Warstwy pośrednie — drobnomieszczaństwo warszawskie — obejmowały bardzo złożony skład. Wyliczając kategorie zawodowe rzemieślników i kupców, uwzględniamy grupy drobnych właścicieli. W kategorii pracowników umysłowych — administracyjnych, oświatowych, opieki lekarskiej — większość stanowili pracownicy najemni o zróżnicowanej skali dochodów.

W wymienionych częściach składowych drobnomieszczaństwa postępowało także kapitalistyczne zróżnicowanie według cenzusów majątkowych. Niektóre grupy branżowe rzemieślników ulegały degradacji, inne przez kooperację z przemysłem i handlem osiągały awans do grupy drobnych przedsiębiorców.

Zróżnicowane kategorie pracowników umysłowych, tj. profesjonalnej inteligencji, określał cenzus wykształcenia i specjalizacji. Badania historyczne w tej dziedzinie zapoczątkowane odnośnie pierwszej połowy XIX wieku wykazują mieszaną radowód szlachecki bądź mieszczański tych grup oraz ich dużą ruchliwość na szczeblach struktury społecznej. Dotyczy to zwłaszcza kadry technicznej oraz tzw. wolnych zawodów; przedstawiciele ich osiągalni awans społeczny, przechodząc do grupy właścicieli nieruchomości miejskich lub przedsiębiorstw (np. biur technicznych, kancelarii adwokackich, gabinetów lekarskich i in.).

Formy aktywności społecznej w środowisku wielkomiejskim kształtowały się odmiennie w kręgu klas posiadających i pracujących. Pierwsze korzystały z przywilejów społecznych różnego typu i zabiegały o uzyskanie prestiżu społecznego odpowiadającego ich pozycjom majątkowym. Generalną tendencją zorganizowanych gospodarczo grup społecznych burżuazji i ziemiaństwa było zachowanie i rozwijanie stosunków kapitalistycznych. Ich aktywność społeczno-kulturalną cechowały tendencje elitarne, wyodrębniające ich działalność publiczną przez stosowanie barier cenzusu: majątku, stanowiska, wykształcenia. Wyrazem tych tendencji było także tworzenie zamkniętych kręgów towarzyskich oraz instytucjonalnych, np. resury obywatelskie, kluby itp. Znamienne, że warszawska burżuazja wielkokapitalistyczna przejmowała tradycyjne arystokratyczno-szlacheckie wzory obyczajowe (m. in. przez związki rodzinne).

Aktywność społeczna warstw pośrednich, przede wszystkim inteligencji warszawskiej, opierała się na programie\* pracy organicznej, zmodernizowanej po 1864 r. przez adaptację osiągnięć nauki i techniki oraz humanistycznych treści cywilizacji zachodniej. Pozytywiści warszawscy, podejmując kampanię publicystyczną przeciw tradycjom późnofeudalnym, kształtowali nowe wzory życia społecznego dostosowane do rozwijających się stosunków kapitalistycznych. Społeczny program pozytywistów kojarzony początkowo z tendencjami liberalnymi i demokratycznymi oddziałwał najsilniej na awans drobnomieszczaństwa.

Aktywność społeczna w środowiskach proletariackich Warszawy przejawiała się w różnych płaszczyznach w miarę rozszerzania zasięgu kontaktów, wymiany doświadczeń zawodowych i kształtowania świadomości klasowej.

W środowisku lokalnym określonej dzielnicy wielkiego miasta wytwarzały się nowe stosunki osobowe i sąsiedzkie, nowe treści obyczajowe kojarzone z elementami tradycyjnych przeniesionych ze środowisk wiejskich i rzemieślniczo-cechowych oraz z konfrontacji wielkomiejskich. Rodziły się swoiste elementy folkloru wśród społeczności dzielnicowych: Powiśla, Woli, Pragi i in.

Szerszą płaszczyzną wymiany doświadczeń były zbiorowości skupiające się w pracy produkcyjnej bądź usługowej. Włączanie się do pewnych kategorii zawodowych określało pozycje społeczne i kierunki aktywności. Uwzględniono więc poniżej rozmieszczenie przestrzenne skupisk robotniczych (według lokalizacji zakładów wytwórczych).

Skład zawodowy warszawskiej klasy robotniczej (w latach 1879—1913) charakteryzuje analiza zatrudnienia w przemyśle i rzemiośle oraz w budownictwie i transporcie (R. II i V).

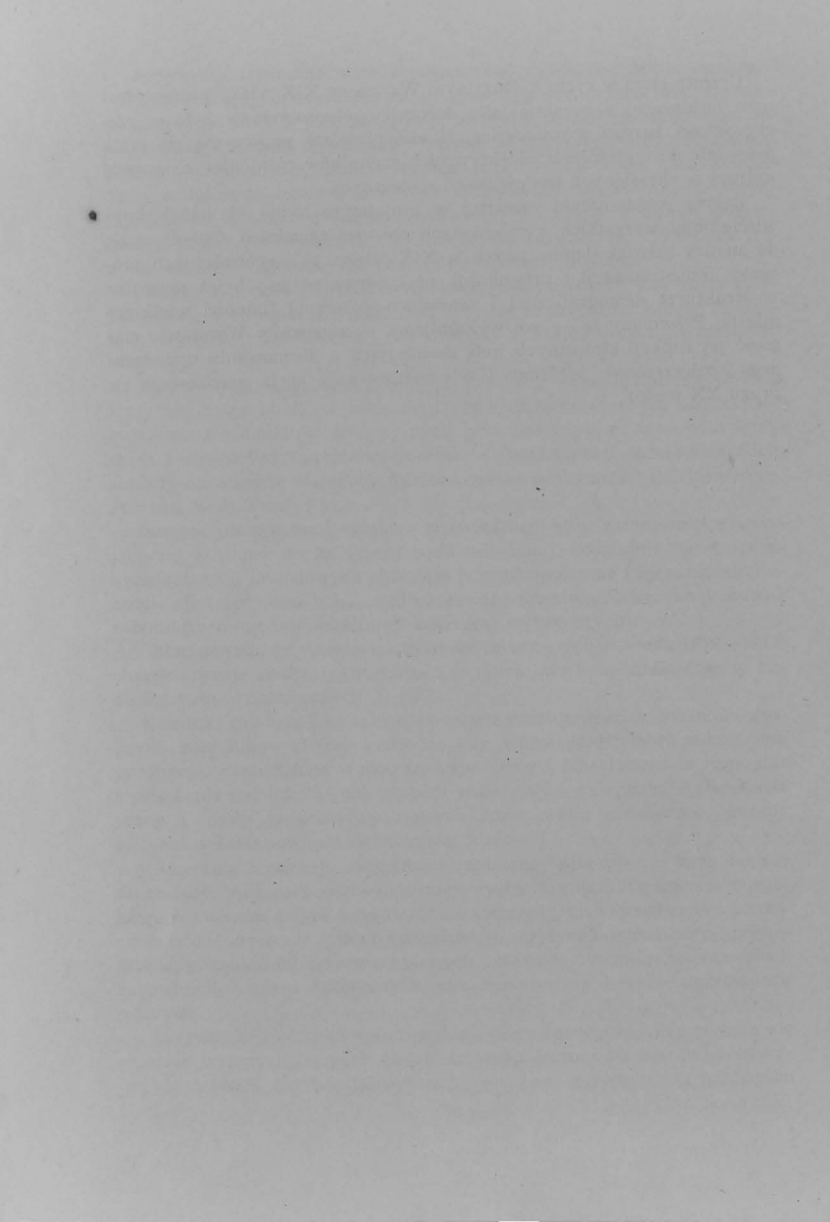
Stosunki produkcji w zakładach pracy rodziły więzi solidarności grupowej robotników. Przejawiały się one we współdziałaniu także poza produkcją. Samoobrona wobec nadużyć dozoru fabrycznego, a następnie wystąpienia (od lat 70-ych) wobec właścicieli o polepszenie warunków pracy i płacy to przejawy nowych form walki stanowiącej istotny element w kształtowaniu świadomości klasowej.

Generalną tendencją aktywności społecznej proletariatu było dążenie do zmiany bądź całkowitej likwidacji systemu kapitalistycznych stosunków. W związku z tym formowały się elementy jego świadomości o treściach odmiennych nie tylko od dziedzictwa wyjąłowanych tradycji późnofeudalnych, ale i od upowszechnianych przez pozytywistów warszawskich zachodnich wzorów społecznych zaczerpniętych z krajów uprzemysłowionych.

Aktywność społeczna warszawskiej klasy robotniczej przejawiała się w coraz wyższych formach ekonomiczno-społecznej i społeczno-politycznej działalności antykapitalistycznej, co jest przedmiotem odrębnych studiów.

Uczestnictwo w życiu kulturalnym Warszawy XIX wieku prezentowanym najczęściej generalnie jako dorobek ogólnonarodowy było w rzeczywistości bardzo zróżnicowane. Studia niniejsze przyczynią się może pośrednio do wyjaśnienia obiektywnych czynników różnicujących rozwój kultury w określonych środowiskach społecznych.

Zakres problematyki zawartej w niniejszym tomie nie mógł oczywiście objąć wszystkich wymienionych powyżej zagadnień. Ogranicza się do analizy zjawisk dominujących w XIX wieku, tj. współzależnych procesów industrializacji i urbanizacji, oraz odpowiadających im przemian w strukturze demograficznej i zawodowo-społecznej ludności wielkiego miasta. Przemiany te — jak wykazaliśmy — zapewniły Warszawie ciągłość jej funkcji stołecznych, rolę dominującą w formowaniu nowoczesnego społeczeństwa polskiego i w organizowaniu życia narodowego na progu XX wieku.



## ZMIANY W UKŁADZIE PRZESTRZENNYM WARSZAWY

*Maria Nietyksza, Witold Pruss*

### **Integracja obszaru miasta w pierwszej połowie XIX wieku**

Warszawa w okresie rozbiorów zajmowała obszar w przybliżeniu ustalony w 1770 r. Przestrzenne połączenie Starego i Nowego Miasta oraz podmiejskich jurydyk dokonało się przez otoczenie ich wałem (w celu zabezpieczenia sanitarnego w okresie epidemii) i przesądziło o wytyczeniu granic administracyjnych stolicy w 1791 r.

Linia okopów brała początek od brzegów Wisły na wysokości późniejszych zabudowań Cytadeli, wiodła następnie przez ulice Dziką i Niską do rogatki powązkowskiej. W tym miejscu linia graniczna skręcała w kierunku południowo-zachodnim (późniejszą ulicą Okopową i Towarową) prostopadle do ulic: Gęsiej, Dzielnej, Żytniej, Leszna i Chłodnej, aż do Twardej, u której wylotu znajdowała się rogatka jerozolimska. Dalszy jej bieg wyznaczały: styk Pięknej i Koszykowej, rogatka mokotowska, ulica Belwederska i rogatka o tej samej nazwie. Następnie okopy obejmowały obszar Łazienek, dochodziły do rogatki czerniakowskiej i kończyły się u brzegu Wisły.

Obszar wyznaczony linią okopów nie stanowił jednak wewnętrznie jednolitego zespołu miejskiego. Obejmował mianowicie część staromiejską Warszawy o wysokim wskaźniku zaludnienia, zabudowujące się wtedy okolice leżące w sąsiedztwie pierścienia średniowiecznych obwarowań oraz liczne jurydyki spełniające funkcje osad rolniczo-rzemieślniczych, a także rozproszone folwarki i inne majątki ziemskie.

W tych warunkach zagospodarowanie miasta po pierwszym prawnym akcie nadającym mu wspólną administrację łączyło się z parcelacją gospodarstw folwarcznych. W następnych okresach zarząd miasta dysponował zmniejszającą się systematycznie powierzchnią placów i terenów zielonych, gdyż rozwój lewobrzeżnej Warszawy dokonywał się w prawie nie zmienionych granicach wyznaczonych u schyłku istnienia Rzeczypospolitej i zachowanych aż do 1916 r.

Tendencje do zespalandia obszaru Warszawy łączyły się z początkami jej kapitalistycznych przeobrażeń. Pierwszy etap tego rozwoju po 1791 r. to stopniowa integracja dawnych jurydyk w jeden organizm miejski; jurydyki Leszno, Grzybów, Wielopole i inne mniejsze wyznaczały przyszły układ przestrzenny zachodniej części miasta. Równocześnie, aczkolwiek w wolniejszym tempie, zabudowywało się Powiśle, którego rozwój związany był z częściowym porządkowaniem tzw. jurydyki nowoświeckiej.

Rozwojowi miasta na lewym brzegu Wisły towarzyszyła zabudowa prawobrzeżnej Warszawy. Tereny targowe (z późniejszą ul. Targową) dały początek układowi przestrzennemu dzielnicy praskiej. Jurydyki kamionkowska, gołędzinowska i inne rozszerzały jej zasięg ku północy i wschodowi. Kierunki rozwoju przestrzennego miasta wynikały więc nie tylko ze zniesienia formalnej odrębności jurydyk, ale także ich zabudowy w trzech kierunkach: na zachód wzdłuż Leszna, na południe wzdłuż ul. Marszałkowskiej oraz na północ — w stronę Żoliborza. Dwa pierwsze kierunki utrzymały się przez cały wiek XIX, kierunek północny natomiast został na wiele lat zahamowany po powstaniu 1830 r.

Nowy etap w dziejach rozwoju miasta, integrację drobnych skupisk zabudowy w jednolity zespół miejski osiągnięto przez regulację sieci ulicznej. Podstawę jej stanowił układ historyczny traktów staromiejskich. Ponadto sieć drożna wytworzona w poszczególnych jurydykach w sposób naturalny (drogi narolne, miedze) lub sztuczny (granice między jurydykami) poddawana regulacji zamieniana była na sieć uliczną, w której przetrwał dawny bieg wielu ulic Warszawy (Leszno, Twarda, Śliska, Sołec, Tamka, Żurawia, Wilcza i wiele innych). Kolejnym etapem było przedłużenie i regulacja istniejących ulic w miarę postępującej zabudowy oraz wytyczania nowych w okresach wzmożonego ruchu budowlanego.

Przełom XVIII i XIX wieku był okresem stagnacji spowodowanej powstaniem 1794 r. i wojnami napoleońskimi.

Po 1815 r. rozwój budowlany Warszawy, która zachowała formalnie swe stołeczne funkcje w Królestwie Kongresowym, posuwał się zgodnie z nowoczesnym planem urbanistycznym. Na gruntach dawnej wsi Półkowa, na wysokim brzegu Wisły poza Nowym Miastem rozwijała się powstała w końcu ubiegłego wieku nowa dzielnica o szerokich ulicach połączonych mniejszymi przecznicami. „Stanowiły one jakoby arystokratyczne gościńce, w małej tylko części brukowane, wzdłuż tych ulic ciągnęły się wille bogate”. Ten układ przestrzenny tworzył rozległą i dobrze funkcjonalnie rozplanowaną sieć urbanistyczną. Po upadku powstania listopadowego na mocy decyzji władz carskich wybudowano w tym miejscu Cytadelę. Aby uzyskać przedpole, zniszczono całkowicie tę nową i piękną dzielnicę od ul. Konwiktorskiej do rogatki muranowskiej. Wzniesienie Cytadeli uniemożliwiło więc rozwój Warszawy w dogodnym i naturalnym kierunku w dół Wisły, ku północy.



W 50 lat później wybudowano forty przebiegające poza linią okopów z 1770 r. Forty otoczyły miasto kołem o promieniu 5—5,5 km. W tzw. pasie forticznym zakazano wznoszenia budowli murowanych, a na postawienie drewnianych czy nawet na sadzenie drzew trzeba było zgody władz wojskowych. Zahamowanie kierunku północnego było dla miasta stratą tym większą, że kierunek południowy w górę rzeki nie stwarzał dogodnych warunków do osadnictwa. Poza linią Solca Wisła oddala się od Warszawy, jej niski brzeg przy braku zabezpieczeń przeciwpowodziowych nie sprzyjał większym inwestycjom budowlanym.

Niewłaściwy rozwój terenów nadwiślańskich i jego przyczyny wiązały się z warunkami geofizycznymi. Niezrealizowanie projektów regulacji Wisły wpływało na wadliwy stan zabudowy Powiśla i oddziaływało na opóźnienie jego zespolenia ze śródmieściem.

Rozwój Warszawy w pierwszej połowie XIX wieku powiązany był jeszcze z funkcją rzeki. Osadnictwo przemysłowe przetrwało w środkowej części Powiśla przez cały omawiany okres, lecz tej części miasta nie objęły dynamiczne procesy rozbudowy, charakterystyczne dla obszarów położonych powyżej skarpy. Istniejące natomiast wcześniej kompleksy parkowe: Frascati, Łazienkowski i Łelwederski, w pewnym stopniu uniemożliwiały zbliżenie się miasta do Wisły w jego południowej części. Zabudowa Warszawy oddalała się od brzegu rzeki na całej prawie jej linii.

W wielu miastach europejskich przeciętych linią spławnej rzeki jej nadbrzeża ujęte są w uregulowany system bulwarów i promenad. Te części miasta stanowią najlepiej zagospodarowane, reprezentacyjne często dzielnice (Petersburg, Berlin, Budapeszt, Wiedeń itd.). Wisła, choć należy do wielkich i spławnych rzek, nie została wykorzystana w XIX wieku dla takich założeń urbanistycznych.

Najbardziej dynamiczny kierunek rozbudowy Warszawy w pierwszej połowie XIX wieku — obok nowoczesnego śródmieścia — objął obszar zachodni i północno-zachodni. Czasy stanisławowskie uznać należy za pierwszą fazę integracji dawnych jurydyk ze starym obszarem Warszawy, co przyspieszyło wydatnie zrastanie się jej w jeden organizm miejski. Tereny zachodnie były wówczas luźno zabudowane drewnianymi domami i dworami, szeroko rozciągające się ogrody, sady i pola uprawne nadały dzielnicy wiejski charakter. W latach Królestwa Kongresowego na ulicach tej dzielnicy pojawiła się nowa zabudowa, ulice poddano dalszej regulacji, porządkowano place, rozpoczęło się stopniowe przekształcanie zabudowy drewnianej w murowaną. Zbudowanie Dworca Warszawsko-Wiedeńskiego, centrum komunikacji dalekobieżnej, przy skrzyżowaniu ul. Marszałkowskiej i Al. Jerozolimskich, leżącym na ówczesnych peryferiach, oddziaływało pobudzająco na rozwój tej części miasta, która w drugiej połowie XIX wieku zmieniła swój charakter. Dokonywała się tutaj intensywna koncentracja zabudowy na nie zmienionym prawie całkowicie układzie ulic, wytwarzał się centralny ośrodek handlowy.

Czynniki kształtujące kierunki rozwoju Warszawy oddziaływały także na sytuację Pragi. Pierwszy zespół miejski uległ całkowitemu zniszczeniu przez oddziały Suworowa w 1794 r., dalsze dewastacje w dobie Księstwa Warszawskiego podczas walk 1807—1811 pogłębiły katastrofalny stan tej dzielnicy. Uległa zniszczeniu większość ulic i domów, których resztki skupiały się na przyczółku mostowym i wzdłuż obecnych ulic Targowej i Wałowej oraz poza linią esplanady. Skutki dla rozwoju Warszawy spowodowane budową Cytadeli nie ominęły także Pragi. W związku ze wzniesieniem naprzeciwko Cytadeli fortu Sliwickiego zburzono wiele domów, kasując sieć dziesięciu ulic. W ten sposób i tutaj powstały obszerne esplanady otaczające Cytadelę i forty. Administracyjne włączenie części Pragi do Warszawy w roku 1832 dyktowane było koniecznością jej odbudowy, po przyłączeniu bowiem do miasta uzyskiwano możliwości zagospodarowania i regulacji przestrzennej.

Rozwój Pragi, pomimo istniejącego dla niej planu regulacyjnego opracowanego w roku 1835, rozpoczął się dopiero od momentu uzyskania stałego połączenia z Warszawą lewobrzeżną, to jest po wybudowaniu w 1864 r. mostu Kierbedzia.

Czynniki kształtujące Warszawę jako wielodzielnicowy zespół miejski sięgały poza jego historyczny obszar. W pierwszej połowie XIX wieku nastąpiła radykalna zmiana układu przestrzennego szlaków komunikacyjnych, co zdecydowało o nowych kierunkach rozwoju strefy podmiejskiej Warszawy. Poza granicami administracyjnymi i strategicznymi Warszawy zaczynały przekształcać się osiedla podmiejskie: dawne wsie i folwarki Wola, Czyste, Sielce, Mokotów oraz Grochów, Kamionek, Targówek, Nowe Brudno i Pelcowizna.

Zarysowany powyżej proces zespalandia się obszaru miasta w granicach określonych w roku 1770 przez okopy świadczy, że jeszcze w ciągu pierwszej połowy XIX wieku nie stanowiły one czynnika hamującego rozwój Warszawy. Miasto dysponowało dostatecznie dużą ilością wolnej przestrzeni, toteż zabudowa postępowała swobodnie.

Przemiany po roku 1791 stworzyły mimo nie sprzyjających politycznie okoliczności możliwość zagospodarowania przestrzeni, pozwoliły na bardziej jednolitą, choć nie zawsze pozytywną koncepcję rozwojową. Dopiero w następstwie budowy fortyfikacji, a równocześnie w związku z przyspieszeniem przekształceń kapitalistycznych, granice administracyjne Warszawy okazały się zbyt szczupłe i stały się jednym z czynników opóźniających i deformujących jej rozwój. Przejawem tego była intensyfikacja zabudowy polegająca na zwiększaniu stopnia zabudowy działki oraz skierowanie budowy wwyż, co w znacznej mierze wynikało z oddziaływania renty gruntowej.

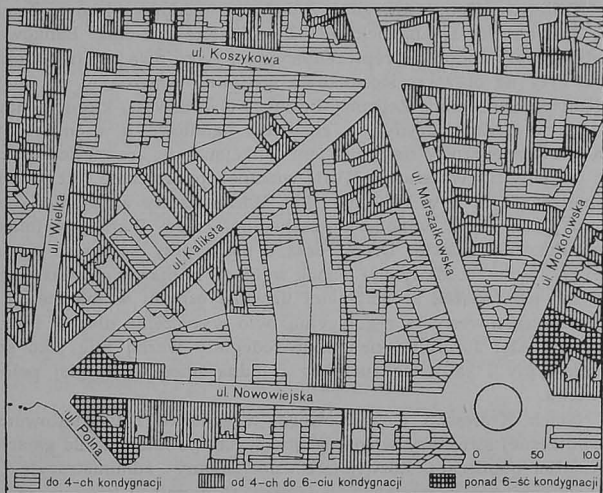
Rozwoju miasta w drugiej połowie XIX wieku nie można scharakteryzować bez wyjaśnienia czynników, które go warunkowały. Inkorporacja 1916 r. była wynikiem palącej konieczności zapewnienia nowej prze-

strzeni miastu ściśniętemu i deformowanemu okowami wąskich granic administracyjnych.

Te dwie znamienne daty (1791 i 1916) w dziejach Warszawy wiązały się z wydarzeniami przełomowymi dla kraju. Ujednolicenie administracji, stwarzającej silną przesłankę do wytworzenia wspólnego organizmu miejskiego, nastąpiło w schyłkowych latach niepodległości. Wielka inkorporacja została dokonana w przededniu jej ponownego odzyskania.

Lata zaborów nie sprzyjały harmonijnemu rozwojowi urbanistycznemu Warszawy, lecz sytuacja polityczna nie tłumaczy całkowicie takiego stanu rzeczy; także ówczesna liberalna polityka budowlana utrudniała i hamowała realizację wartościowych planów regulacyjnych.

Pierwszym organem mającym za zadanie regulowanie i koordynowanie polityki budowlanej była Rada Budownicza utworzona w 1817 r. z inicjatywy hr. Tadeusza Mostowskiego przy Komisji Rządowej Przychodów i Skarbu. Do jej kompetencji należały „przedmioty budownictwa,



Przykład wadliwej parcelacji i zabudowy w dzielnicy południowej

rewizja domów miejskich, inwestycje uliczne oraz dozór nad zachowaniem przepisów policyjno-budowlanych”. Przez zastosowanie nadzoru policyjnego hamowano żywiołową spekulację budowlaną i niewłaściwą parcelację gruntów, temperowano chciwość właścicieli dążących do nadmiernej eksploatacji terenów, nakazywano poprawianie niestarych

elewacji itp. Słowem Rada Budownicza zmierzała w swojej działalności do likwidacji zaniedbań oraz nadania Warszawie cech miasta jednolitego i uporządkowanego, nie tylko w jego reprezentacyjnej śródmiejskiej części, lecz także na peryferiach.

Komunalne organy budownictwa korzystały z poparcia i pomocy autonomicznych władz państwowych Królestwa. Zasadą tych ostatnich było kontynuowanie koncepcji urbanistyczno-architektonicznych doby saskiej i okresu stanisławowskiego, a równocześnie ich modernizacja przez dostosowanie do nowych potrzeb społeczeństwa w układzie wczesnokapitalistycznym.

W latach Królestwa Kongresowego Rada Budownicza wiele uwagi poświęcała placom i arteriom przelotowym, które w koncepcjach urbanistycznych ówczesnych architektów miały stanowić podstawę układu przestrzennego i komunikacyjnego. Zabudowa miejska na ukształtowanej lub zarysowanej wówczas sieci ulicznej powstawała przez całe stulecie, a w niektórych fragmentach Warszawy nawet w XX wieku. Na okres Królestwa Kongresowego przypada przebudowa placów: Zamkowego, Teatralnego, Ewangelickiego, Trzech Krzyży oraz Bankowego. Wszystkie miały charakter reprezentacyjny i tylko dwa ostatnie zlokalizowane były na obszarze stosunkowo niedawno włączonym do miasta. Regulacji poddano place Żelaznej Bramy i Grzybowski, które zachowały — jak w czasach jurydyk — znaczenie handlowe, a w omawianych latach ostatecznie zrosły się z miastem funkcjonalnie; zresztą ich usytuowanie w pobliżu Warszawy XVIII-wiecznej praktycznie już o wiele wcześniej włączyło je w życie miejskie. Można jeszcze wspomnieć o wytyczeniu placu Broni w północno-zachodniej części Warszawy (między ulicami Pokorną, Stawki, Dziką) oraz o placu przy koszarach gwardii konnej na Żoliborzu. Miały one jednak wybitnie militarny charakter i niewielki był ich związek ze zmianami urbanistycznymi w mieście.

Największą inwestycją regulacyjną było wytyczenie długiej i szerokiej arterii Alei Jerozolimskich, które odegrały ważną rolę jako szlak komunikacyjny i stały się ruchliwą i ludną ulicą w drugiej połowie XIX wieku.

W latach Królestwa Kongresowego, w związku z ukształtowaniem się nowoczesnej struktury władz państwowych, powstało wiele gmachów użyteczności publicznej. Rozwijające się organy administracyjne nie mogły się pomieścić w dawnych siedzibach, tj. w pałacu Rzeczypospolitej i w Zamku. Adaptowano dla nowych potrzeb wiele reprezentacyjnych budowli prywatnych. I tak pałac ks. Leszczyńskich przy ul. Rymarskiej został przebudowany dla potrzeb Komisji Przychodów i Skarbu, pałac hr. Racińskich przy ul. Długiej dla Komisji Sprawiedliwości, pałac Kazimierzowski dla Uniwersytetu Warszawskiego, rezydencja ks. Jabłonowskich przy placu Teatralnym dla Urzędu Muncypalnego. Pałac Radziwiłłów przy Krakowskim Przedmieściu stał się siedzibą namiestnika.

Podjęmowano także większe inwestycje, wznoszono nowe gmachy w stylu późnego klasycyzmu. Na plan pierwszy wysunąć trzeba monumentalny kompleks budowli Banku Polskiego oraz pałac ministra ks. Druckiego-Lubeckiego. Innym udanym dziełem architektonicznym był gmach Warszawskiego Towarzystwa Przyjaciół Nauk. W Ogrodzie Botanicznym wzniesiono bardzo nowoczesne na owe czasy obserwatorium astronomiczne. Największym z gmachów Warszawy kongresowej był Teatr Opery i Baletu.

W latach 1818—1822 powstał pałac Belwederski przeznaczony na rezydencję dla w. ks. Konstantego. Z planami militarnymi wielkiego księcia wiąże się budownictwo wojskowe: przebudowa Arsenалу i rozbudowa koszar. W roku 1830 rozpoczęto budowę nowoczesnego więzienia przy ul. Pawiej.

Wraz z powstawaniem gmachów rezydencjonalnych i państwowych rozbudowywała się Warszawa mieszczańska, zwłaszcza Nowy Świat oraz główne ulice położone w pobliżu centrum, mianowicie Marszałkowska, Elektoralna, Świętokrzyska, Królewska. Nie powstawały natomiast, co jest znamienne, nowe prywatne rezydencje magnackie. Wynikało to, jak się zdaje, z kilku czynników. Nastąpiło wyraźne zmniejszenie roli tej grupy w życiu politycznym państwa. Jednym ze skutków rozbiorów było zachwianie potęgi ekonomicznej arystokracji. Nie sprzyjało to inwestycjom budowlanym zdala od majątków rodowych, nie istniała również możliwość awansów; jak w poprzednich stuleciach przy dworze królewskim.

W okresie wzmagającego się ruchu budowlanego powstała w 1856 r. druga instytucja fachowa samorządu miejskiego pod nazwą „Komitetu do Ułożenia Planu Regulacyjnego m. Warszawy”, w skrócie nazywana Komitetem Regulacyjnym. Prace Komitetu Regulacyjnego polegały na pomiarach i sporządzaniu planów ulic. Komitet opracowywał głównie te ulice, gdzie rozwijał się silnie ruch budowlany.

Ponieważ największe nasilenie zabudowy występowało na krańcach miasta, całą uwagę zwrócono na te tereny, mniej zajmowano się śródmieściem już wcześniej i gęsto zabudowanym.

Komitet działał do roku 1862, zdążył opracować regulację kilku nowych ulic o dużym znaczeniu dla układu silniej spajającego istniejącą sieć śródmiejską. Przebito ulicę Traugutta (b. Berga) i Kredytową (b. Erywańska), tworząc w ten sposób nowe połączenie Krakowskiego Przedmieścia z ulicą Marszałkowską. Udany przedsięwzięciem Komitetu Regulacyjnego było również poszerzenie Krakowskiego Przedmieścia przez wyburzenie (w 1865 r.) domów stojących wzdłuż wąskiego traktu.

W wyniku parcelacji i wytyczenia ul. Kredytowej utworzono plac Dąbrowskiego (b. Zielony), co było szczególnie istotne przy zbyt małej liczbie placów w Warszawie. Dalszy kierunek regulacji ku zachodowi połączył handlowe śródmieście (ul. Marszałkowską) z formującą się dziel-

nicą przemysłową. Przez ul. Próżną i plac Grzybowski uzyskano połączenie z ważną komunikacyjną linią zachodniej części Warszawy — ul. Twardą, a następnie Al. Jerozolimskimi. Przeprowadzenie ulic Mariańskiej, Al. Niepodległości (b. Topolowa) i Chałubińskiego (b. Teodory) świadczy, iż realizowano słuszną koncepcję szlaków komunikacyjnych o kierunku północ — południe.

Do innych wytyczonych w latach działalności Komitetu Regulacyjnego należą ulice na obszarze południowym: al. Róż, Śniadeckich (b. Kaliksta), część dzisiejszych Al. Niepodległości, która połączyła ul. Koszykową z Nowowiejską.

Dążenia regulacyjne Komitetu przypadają na okres ożywienia roli władz autonomicznych Królestwa Polskiego. Cechowała je jednak obawa przed zbyt wielkimi wydatkami i liczenie się z panującym liberalizmem budowlanym. Często, gdy natrafiono na opór właścicieli parcel, rezygnowano ze słuszych koncepcji, zaniechano np. przedłużenia ul. Żelaznej do Al. Jerozolimskich, ważnej arterii zachód—wschód.

Pomimo stosowania niekiedy półśrodków działalność Komitetu Regulacyjnego należy oceniać dodatnio. Częściowo przynajmniej realizował on słuszne koncepcje urbanistyczne w ramach swych skromnych możliwości. Zlikwidowanie Rady Budowniczej i Komitetu wywarło negatywny wpływ na zabudowę i dalszy wzrost miasta w okresie popowstaniowym, przypadło bowiem na lata, gdy niezbędny był czynnik świadomie kierujący ożywionym budownictwem prywatnym. Rozwijająca się od tej pory swobodna spekulacja gruntami i domami odbiła się niekorzystnie na dalszych kierunkach rozwoju Warszawy. Na przyszłym jej kształcie zaważyła także niewłaściwa polityka terenowo-budowlana prowadzona przez Magistrat, nie zdołano bowiem umiejętnie wykorzystać pewnych rezerw terenowych, które istniały jeszcze w połowie XIX wieku.

### **Kierunki funkcjonalnego rozwoju Warszawy (do 1916 r.)**

Proces ograniczania form życia politycznego i instytucji autonomicznych w Królestwie Polskim po klęsce powstania styczniowego oddziałal na znaczne ograniczenie samorządu miast.

Niekorzystny wpływ na rozwój urbanistyczny miało wyłączenie Królestwa z zasięgu działania liberalnej ustawy rosyjskiej o samorządzie miejskim z 1870 r. Ponadto Warszawę silniej niż inne miasta dotknęły represje polityczne. W myśl „najwyżej zatwierdzonej z dn. 22 lipca 1870 r. uchwały Komitetu do Spraw Królestwa w przedmiocie zarządu gospodarki m. Warszawy” nadzór nad przestrzeganiem przepisów policji budowlanej przekazano oberpolicmajstrowi warszawskiemu. Równocześ-

nie powstał Wydział Budowlany o dość nieokreślonym zakresie działania, podległy bezpośrednio Rządowi Gubernialnemu, który podporządkował sobie sprawy związane z regulacją miasta. Dopiero w roku 1876 zostały one ponownie przekazane Magistratowi. Jednak działalność na tym polu była bardzo ograniczona. Magistrat mógł samodzielnie decydować w granicach budżetu rocznego o wydatkach nie przekraczających sumy 5 000 rubli, a na kupno gruntów dla potrzeb miasta mógł wydawać nie więcej niż 1 000 rubli. Obowiązujące warunki regulacji także utrudniały jej realizację.

Wymagano, aby po opracowaniu regulacji osiągać porozumienie w tej sprawie z zainteresowanym właścicielem, przez którego posesję miała być przeprowadzona zamierzona inwestycja. Warunek ten łączył się zwykle z długoterminowym przedłużeniem sprawy; dawał także okazję urzędnikom do nawiązania kontaktu z właścicielem i w zależności od porozumienia często połączonego z łapówką — aprobowanie lub uchYLENIE projektu. Wbrew obowiązującemu nadal formalnie przepisowi z 1820 r., iż każda budowla frontowa musi być usytuowana w ciągu linii regulacyjnej, pozwalano na stawianie domów wykraczających poza wyznaczone linie.

Ponadto na rozwój niektórych części Warszawy miały ujemny wpływ nie sprzyjające warunki fizjograficzne (głównie podmokłe tereny), których przekształcenie było ograniczone z przyczyn technicznych lub braku kapitałów.

Różne czynniki gospodarczo-społeczne natomiast oddziaływały ze zmiennym natężeniem. Szczególny wpływ na rozwój przestrzenny Warszawy wywierał kształtujący się układ sieci komunikacyjnej, a zwłaszcza warszawski węzeł kolejowy. Wielkiego znaczenia nabrały magistrale: Al. Jerozolimskie i ul. Marszałkowska. Przekształcenia w tej części miasta wytworzyły w niej ruchliwy ośrodek — punkt węzłowy dla szlaków komunikacji dalekobieżnej. Jak podaje przewodnik warszawski z początku lat siedemdziesiątych, „parę lat zaledwie od wytworzenia rzeczonych dróg minęło, a strony do stacji zbliżone zabudowały się i do niepoznania zmieniły”. W centrum miasta znajdował się Dworzec Warszawsko-Wiedeński, a wzdłuż trasy kolejowej na szlaku Al. Jerozolimskich powstawały magazyny i składnice materiałów budowlanych i przemysłowych.

Dworzec Petersburski na Pradze zbudowany w 1862 r., a następnie Dworzec Terespolski (obecnie Wschodni) w 1866 r. w związku z przedłużeniem trakcji na wschód do Brześcia miały duże znaczenie dla rozwoju Pragi. Tworzyły na tym obszarze silny system komunikacyjny oddziaływający intensywnie na jego zabudowę.

Dalszym istotnym czynnikiem przyspieszającym rozbudowę miasta było połączenie obydwóch układów magistrali kolejowych przez zbudowany w 1875 r. pierwszy most kolejowy przy Cytadeli i kolej obwodową łączącą Dworce Wileński i Towarowy. Uzupełnienie kształtującego

się węzła warszawskiego stanowiła kolej nadwiślańska do Mławy i Dębli-  
na (1877 r.) oraz powstały w 1903 r. Dworzec Kaliski na rogu ul. Żelaznej  
i Al. Jerozolimskich.

Ważnym elementem wpływającym integrująco na obszar miejski były  
mosty łączące trwałym i wygodnym systemem komunikacyjnym obie  
części Warszawy. Rozpoczętą w 1859 r. budowę pierwszego stałego mostu  
pod kierunkiem Stanisława Kierbedzia ukończono w 1864 r. Połączenie  
szlaków miejskich z mostem Kierbedzia stanowiły wiadukt Pancera  
z 1846 r., ul. Nowy Zjazd i od strony Pragi ul. Zygmuntowska (b. Alek-  
sandrowska).

Wkrótce (1865) powstała linia tramwaju konnego, która połączyła cią-  
giem komunikacji miejskiej Dworzec Warszawsko-Wiedeński i Wileński.

Budowa drugiego mostu została zrealizowana dopiero na początku  
XX stulecia. Jako najdogodniejsze miejsce dla niego wybrano bardzo traf-  
nie przedłużenie linii Alei Jerozolimskich. W ten sposób zastąpiono daw-  
ną trakcję komunikacyjną rzeczną zachód—wschód od Solca przez Wisłę.  
W roku 1908 zbudowano drugi most kolejowy obok Cytadeli, pierwszy  
bowiem istniejący od 1875 r. nie poddał wzrastającemu ruchowi kole-  
jowemu.

Przystępując do bliższej charakterystyki kierunków rozwoju miasta,  
kolejnych procesów regulacji przyspieszających integrację obszaru miej-  
skiego, należy zawsze konfrontować to zagadnienie z czynnikami, które  
warunkowały dodatnio i negatywnie tendencje rozwojowe.

Dalszy przestrzenny rozwój miasta dokonywał się wzdłuż jego arterii  
wylotowych i przekraczał granice administracyjne Warszawy, w dużej  
części szlakiem średniowiecznych traktów. Układ przestrzenny wyzna-  
czony promieniście rozchodzącymi się arteriami od śródmieścia zabudo-  
wanego już zwarcie stanowiły ciągi długich traktów podzielonych obsza-  
rami pól i terenów zielonych, które wypełniały się szybko zwartą zabu-  
dową w układzie pierścieniowym.

Podstawowa sieć drożna Warszawy nie ulegała zasadniczym zmianom  
w drugiej połowie XIX i w pierwszych latach XX wieku. Nowa faza  
integracji miasta polegała na wytwarzaniu dodatkowych połączeń między  
centralnymi ulicami oraz rozszerzaniu się obszaru zwartej zabudowy czyn-  
szowej. Wreszcie rozwój miasta prowadził do zmiany charakteru zabu-  
dowy poszczególnych ulic.

W połowie XIX stulecia zwarta zabudowa miejska występowała w naj-  
starszych częściach Warszawy, gdzie dominowała średniowieczno-rene-  
sansowa i klasycystyczna architektura. Budowle murowane, poza Starym  
Miastem, Krakowskim Przedmieściem i Nowym Światem, koncentrowały  
się przy Marszałkowskiej, w środkowej części Al. Jerozolimskich, w rejo-  
nie wyznaczonym ulicami Solną, Leszno i Nowolipki oraz Świętojerską  
i Bonifraterską. Do zwarcie zabudowanych ulic należały także Mazowiec-  
ka, Bielańska, Królewska i Zielna.



Biorąc pod uwagę charakter zabudowy i znaczenie funkcjonalne poszczególnych części miasta można zaobserwować, że jego centrum rozszerzyło się na Krakowskie Przedmieście, Nowy Świat i najbliższe przecznice oraz Al. Jerozolimskie. Jednocześnie występowały mniejsze obszary o dość znacznej koncentracji zabudowy, które stopniowo zespalały się — Warszawa przekształcała się w miasto wielodzielnicowe.

### Kierunek wschód — zachód

Od połowy XIX wieku Warszawa rozrastała się intensywnie w kierunkach zachodnim i wschodnim, przy czym do końca XIX stulecia były one dominujące. Ponieważ charakterystyce dzielnic zachodniej, muranowskiej i praskiej poświęcono szczegółowe opracowanie (zob. R. VI), w tym miejscu ograniczamy się do zasygnalizowania ogólnych uwag dotyczących tych dzielnic.

Rozwój terenów zachodnich i zachodnio-północnych dokonywał się przede wszystkim w granicach już wówczas objętych zabudową miejską i polegał na intensyfikacji zabudowy i zmiany jej charakteru. Wykazywał też naturalne tendencje do przełamania granic administracyjnych, które hamowały przesuwanie się zabudowy miasta na tereny przedmiejskie.

Jednym z głównych elementów rozwoju dzielnicy zachodniej była jej industrializacja. Ważnym bodźcem dla rozbudowy tej części Warszawy stało się usytuowanie Dworca Warszawsko-Wiedeńskiego i przeprowadzenie w 1877 r. linii kolei obwodowej. Działanie miastotwórcze tych elementów najwcześniej nastąpiło w omawianej dzielnicy. Tutaj proces przedłużania i regulacji ulic już wówczas został prawie całkowicie zakończony. Z kolei parcelowano ogrody i zabudowywano wolne jeszcze place. Zabudowa piętrzyła się. Zagęszczenie posesji postępowało szybko. Tereny tej dzielnicy już w latach 80-ych XIX wieku wykazywały największą ilość mieszkań na jedną nieruchomość. Tutaj także znajdowało się najwięcej domów posiadających sutereny. W drugiej połowie XIX wieku, w związku z zaawansowanym rozwojem części zachodniej, Warszawa zaczęła wykazywać silniejszą tendencję do rozwoju w kierunku południowym, choć przemiany na tym obszarze występowały ze znacznym opóźnieniem w stosunku do terenów dzielnicy zachodniej.

O wiele słabszy rozwój obserwować można w dzielnicy północno-zachodniej — muranowskiej. Tamtejsza sieć uliczna zabudowana luźno w pierwszej połowie XIX stulecia nie podlegała równie silnym przeobrażeniom co tereny zachodnie Warszawy. Obszar ten pozostający w stosunkowo bliskim sąsiedztwie wojskowej dzielnicy powązkowskiej miał ograniczone możliwości rozbudowy. Przed rokiem 1880 wytyczono tutaj kilka ulic bez większego znaczenia komunikacyjnego — Miłą, Ostrowską, So-

chaczewską, Kupiecką. Ogólne ożywienie ruchu budowlanego znalazło swój wyraz na tym terenie dopiero w końcu lat sześćdziesiątych XIX stulecia.

W związku ze zniwelowaniem w roku 1875 dawnych okopów poddano regulacji niektóre obszary położone na ich obrzeżu, zwłaszcza w północno-zachodniej i zachodniej części miasta. Przedłużono wówczas ul. Żytnią od okopów do ul. Młynarskiej, zapoczątkowując pierwszy etap rozwoju przestrzennego wielu ulic na tereny wolskie. W roku 1875 stało przy ul. Żytniej 17 domów, w 1885 poza linią dawnych okopów wystawiono już 15. Podobnie ul. Leszno, Krochmalna, Grzybowska po roku 1875 przekroczyły granicę okopów, przesuując swój bieg na Wolę. Parcie miasta w tym kierunku odbywało się wolno, ale ustawicznie; postępująca zabudowa ulic dzielnicy muranowskiej i zachodniej stopniowo wkraczała na grunty wolskie, przyspieszając ich parcelację i wytyczanie nowych ulic.

Położone najbliżej granicy Warszawy posesje przy ulicach Woli: Przyokopowej, Karolkowej, Młynarskiej, zostały w 1889 r. przyłączone do miasta, stanowiąc tzw. Wolę pod cyrkulem.

Na zniwelowanej linii okopów wytyczono ul. Okopową, która wraz z ul. Towarową stanowiącą jej przedłużenie połączyła Powązki z rogatką jerozolimską. Zabudowa Okopowej postępowała równie szybko, jak i wyżej omawianych ulic.

Zwarta zabudowa północnych i zachodnich części Warszawy przy wzmagającym się ruchu budowlanym spowodowała, iż przenikanie budownictwa na tereny Woli przyspieszyło jej rozwój. Autor cytowanego poniżej fragmentu z ówczesnej prasy warszawskiej charakteryzuje ten proces następująco: „Wnikliwy obserwator, który zechciałby odbyć wędrówkę... w głąb Woli i ku końcowi miasta, jeszcze dziś znajdzie na swej drodze wyraźne ślady wdzierania się stolicy w tereny Woli, jeszcze dziś spotka jakoby granice stref rozwoju miasta... zabudowany zwarto odcinek do Okopowej, że był tym przylegającym do Woli skrawkiem... który w obręb miasta wszedł najdawniej ...odcinek między Okopową a Karolkową ma jeszcze ślady osiedla podmiejskiego. Im głębiej będziemy się posuwali ku ul. Bema, tym ślady te będą widoczniejsze”.

Zmiany zachodzące na Woli oddziaływały także na sąsiednie tereny Ochoty, której oś stanowiła ul. Grójecka, zabudowująca się od lat 90-ych; jeszcze około 1885 r. \*taryfy nieruchomości nie wykazywały tu żadnej zabudowy. Grójecka nazywana wtedy traktem radomskim do wysokości ul. Niemcewicza wraz z częścią gminy Czyste została około 1900 r. przyłączona do Warszawy. Na początku XX stulecia Ochota była już osadą o wyraźnie miejskich cechach. Po obu stronach Grójeckiej w jej początkowym odcinku stały kamienice. Mieszkańcy Ochoty wysuwali często żądania uniezależnienia się od zarządu gminnego, starali się także o przesunięcie rogatek.

Na Pradze dopiero od drugiej połowy XIX wieku inwestycje związane z rozbudową linii kolejowych dały impuls do przezwyciężenia panującego tam zastoju. Przy urządzaniu dojazdu do mostu Kierbedzia rozplanowano całą dzielnicę między Targową a linią Wisły. Jako trasę do mostu wyznaczono ul. Zygmuntowską, tędy przechodził też pierwszy tor tramwaju konnego. Na osi ul. Zygmuntowskiej rozplanowano plac, z którego wytyczono cztery ulice. W rejonie północnym w 1865 r. powstał park Praski.

Rozwój linii kolejowych i dworców na Pradze przyczynił się do wyodrębnienia Nowej Pragi położonej między ulicami Konopacką, Wileńską i Szwedzką. Teren ten został wkrótce rozparcelowany, w wyniku czego powstały następujące ulice: Stalowa, Kowieńska, Bródnowska i Środkowa. Szybko wzmożył się ruch budowlany: w roku 1880 wybudowano tu 29 domów, w dwa lata potem liczba ich wzrosła do 47.

Ten sam czynnik przyspieszał parcelację i innych terenów Pragi. Między torami kolei petersburskiej i terespolskiej powstała Szmulowizna z ulicami Żąbkowską, Radzymińską, Kawęczynską. W roku 1889 osiedla Nowa Praga i Szmulowizna oraz Kamionek zostały przyłączone do Pragi. Powstałe w podobny sposób inne osiedla praskie, m.in. Pelcowizna i Bródno leżące nadal poza granicami miasta, zostały inkorporowane dopiero w 1916 r.

### Śródmieście

Charakteryzując główne kierunki rozwoju Warszawy i procesy regulacyjne w rozwijających się dzielnicach, można śledzić fazy przesuwania się śródmieścia, którego centrum ulegało zmianie w miarę urbanizacji obszaru wytyczonego granicami administracyjnymi. W połowie XIX wieku śródmieście stanowiły Krakowskie Przedmieście, Nowy Świat i ich przecznice oraz place: Zamkowy, Teatralny, Saski i Bankowy. Na placu Teatralnym znajdował się Ratusz odbudowany po pożarze i powiększony w roku 1870, w pobliżu pałac Blanca, a przy ul. Senatorskiej pałac Prymasowski. W pałacu Krasińskich (ul. Długa) mieściły się siedziby Trybunału Cywilnego, sądu kryminalnego i sądu pokoju. Na placu Saskim — gmachy Warszawskiego Okręgu Wojskowego. Przy ulicach łączących śródmieście Warszawy z osią saską i dzielnicą zachodnią lokalizowano instytucje finansowe i dyspozycji gospodarczej: przy placu Bankowym monumentalny kompleks zabudowań Banku Polskiego, ul. Królewskiej — gmach Komitetu Giełdowego, mieszczący kantory wymiany i giełdy kupieckie, w pobliżu — siedzibę Towarzystwa Kredytowego Ziemskiego przy ul. Kredytowej róg Mazowieckiej. Po 1870 r. zbudowano na rogu Mazowieckiej i Traugutta gmach Banku Handlowego, a wkrótce w tymże rejonie skupiły się pałace finansjery warszawskiej (Kronenberga, Las-

kich). W śródmieściu znajdowały się ośrodki naukowe i akademickie: Tow. Naukowe Warszawskie (Pałac Staszica), Szkoła Główna, a następnie Cesarski Warszawski Uniwersytet, Biblioteka Uniwersytecka oraz udostępnione jako publiczne biblioteki Krasińskich i Zamoyskich. Na całym obszarze wyżej wymienionym wytworzyło się centrum handlu detalicznego. Jednak w miarę rozbudowy miasta, zwłaszcza w związku z intensywną urbanizacją terenów położonych w sąsiedztwie Dworca Warszawsko-Wiedeńskiego, punkt ciężkości życia wielkomiejskiego przesunął się w tym kierunku. Okolice Marszałkowskiej i Al. Jerozolimskich coraz bardziej ożywiały się jako handlowe. Nieznany publicysta u schyłku XIX wieku tak scharakteryzował to zjawisko: „Nie ma obecnie domu bez sklepów, nadto w wielu domach pomiędzy Ogrodem Saskim a Al. Jerozolimskimi znajdują się już składy i magazyny na piętrach. Bardzo wiele firm z Nalewek przeniosło się na Marszałkowską ...do niedawna nie było tu ani jednego magazynu bławatnego ...Sklepów z wyrobami tytoniowymi do Wilczej jest około 80, małe sklepiki z wiktuałami prawie już pozniwały z frontów i mieszczą się w podwórzach, gdyż nie są w stanie płacić tak wysokiego komornego”.

Centrum życia gospodarczego w pierwszych latach XX wieku już z trudem mieściło się w ramach przestrzennych, jakie zakresliła ul. Marszałkowska i jej przecznice. Sklepy, warsztaty i pracownie wypierały mieszkańców nawet z oficyn. Szczególnie charakterystyczna pod tym względem stała się ul. Krucza, gdzie koncentrował się handel konfekcją, charakteru handlowego nabierały także przecznice Marszałkowskiej.

Jedynym na większą skalę przedsięwzięciem regulacyjnym w śródmieściu była parcelacja terenu, na którym od połowy XVIII wieku znajdował się kompleks budynków szpitala Dzieciątka Jezus. W związku z budową nowego szpitala między Nowogrodzką, Żelazną, Wspólną i Chałubińskiego obszar poszpitalny został rozparcelowany, a na nim wytyczano nowe ulice: Moniuszki, Sienkiewicza, Boduena oraz przedłużono ul. Jasną od Świętokrzyskiej do ul. Zgoda. Na nowych parcelach zbudowano gmach Filharmonii, wkrótce stanęła tu również zwarta zabudowa czynszowa.

Wraz z rozwojem Warszawy i zachodzącymi przemianami wielkoka-pitalistycznymi różnicowały się funkcje śródmieścia i zwiększał się jego zasięg terytorialny. Scharakteryzowana tutaj najstarsza część skupiała nadal instytucje administracji państwowej i gmachy reprezentacyjne, powstałe jeszcze u schyłku epoki feudalnej. W związku z rozwojem funkcji gospodarczych miasta powstawały instytucje finansowe i dyspozycji gospodarczej, których siedziby lokalizowały się na zachodnim i południowym obrzeżu dawnego śródmieścia, na styku z nowo kształtującymi się dzielnicami. Bezpośrednia działalność handlowa na większą skalę (składy, domy komisowe, handel detaliczny) lokalizowała się w pobliżu centrum komunikacji, które znajdowało się u zbiegu głównych arterii miasta. Na

przestrzeni całego badanego okresu w miarę rozwoju nowych dzielnic oraz postępującej urbanizacji podmiejskich obszarów, zwłaszcza Woli i Mokotowa, stopniowo handlowe śródmieście rozszerzało się w tych kierunkach.

### Nowe dzielnice na linii północ—południe

Rozwój Warszawy na osi południkowej postępował przede wszystkim w kierunku południowym, ku północy bowiem rozbudowę ograniczyły tereny wojskowe. Dopiero w 1911 r., po zniesieniu zakazów budowlanych w strefie pasa fortecznego, nastąpiło w tym rejonie większe ożywienie. Natomiast część miasta poza linią Al. Jerozolimskich (dzielnica łązienkowska) rozwijała się intensywnie. W granicach administracyjnych Warszawy tylko w tej dzielnicy istniały jeszcze duże możliwości parcelacji terenów pod zabudowę miejską. Wynikało to z jej charakteru, który trafnie oddają przytoczone poniżej fragmenty pamiętników i relacje współczesnych.

W latach sześćdziesiątych obszary południowe Warszawy tonęły jeszcze w zieleni; jak podaje za pamiętnikarzem Jan Bystron, „cała dzielnica mało zabudowana była jakby wielkim miastem — ogrodem ...od pobliskiego rogu ul. Szpitalnej i Zgoda ciągnął się prawie bez przerwy szereg domków parterowych, a dalej tu i ówdzie parkany z szarych desek przy placach pustych, na których zieleniły się bujne ziemniaki, kapusta, a nawet kawałki obsiane jęczmieniem i owsem na paszę dla koni i krów hodowanych dość mnogo w mieście”.

Ludwik Krzywicki w 1878 r. wspominał, iż murowane domy kończyły się na wysokości Wilczej i Pięknej, potem rozpoczynała się aleja o gęstym szpalerze starych kasztanów. Również ul. Marszałkowska w swym południowym odcinku, stanowiąca oś tej dzielnicy, dopiero od końca XIX wieku zabudowywała się szybko wysokimi kamienicami. Na początku omawianego okresu stały tu luźno rozrzucone drewniane dworki położone w sadach i ogrodach. Niemal wiejski charakter miała jedna z dłuższych ulic tej dzielnicy — Koszykowa i jej okolice; charakter jej zmieniły place targowe i pierwsze zakłady przemysłowe (walcownia „Koszyki”).

U schyłku lat siedemdziesiątych XIX wieku eksploatacja terenów już zabudowanych, wytyczanie nowych ulic i przedłużanie wcześniej powstałych przesunęło się na południowe grunty miasta, położone na zapleczu kompleksu dworcowego kolei warszawsko-wiedeńskiej. Omawianą część miasta wyznaczały dwie centralne arterie Warszawy: Aleje Jerozolimskie i Marszałkowska.

Zabudowa Alei Jerozolimskich postępowała ku zachodowi. Pierwsza faza zabudowy nastąpiła od połowy XIX wieku i przypadła na odcinek między Nowym Światem a Marszałkowską. W latach 1870—1875 zabudo-

wano odcinek w pobliżu ul. Brackiej, do 1900 r. zaś postawiono szereg kamienic od Poznańskiej (b. Wielka) do Chałubińskiego i Żelaznej. Liczba domów z 11 w 1867 r. zwiększyła się w tym okresie do 108, nie licząc około 40 zabudowań postawionych już za rogatkami.

Zwarta zabudowa przecznic Alei Jerozolimskich zbliżała coraz bardziej ten obszar miasta oraz intensywnie rozwijający się od początku XX wieku Mokotów. W okresie ożywienia budowlanego, na początku lat osiemdziesiątych, powstało przy ul. Marszałkowskiej 18 domów, większość na odcinku od Al. Jerozolimskich do Pięknej. W następnym okresie budownictwo mieszkalne dotarło do placu Zbawiciela, który tę nazwę otrzymał w 1901 r. po zbudowaniu tu kościoła. Po roku 1900 zaś zabudowany został odcinek między placem Zbawiciela i Unii Lubelskiej (b. rondo Keksholmskie). Nastąpiło bezpośrednie zbliżenie miasta do Mokotowa, przekształcającego się ze wsi w przedmieście. Plac Unii Lubelskiej, najdalej na południe wysunięty teren należący administracyjnie do miasta, stanowiący węzeł komunikacyjny z Mokotowem, powstał w 1875 r. w związku ze skasowaniem wału. Przez następne lata był nie zabudowany, gdy jednak ciąg kamienic przesunął się ostatecznie ku granicom Mokotowa, plac Unii Lubelskiej został otoczony na początku XX wieku wysokimi sześciopiętrowymi kamienicami.

W miarę rozbudowy ul. Marszałkowskiej i Alei Jerozolimskich postępowała regulacja przecznic i terenów sąsiednich oraz ożywał się na nich ruch budowlany. Na lata 1875—1880 przypadł pierwszy etap powstawania zabudowy miejskiej. Wznoszono głównie dwu- i trzypiętrowe kamienice frontowe początkowo z nielicznymi tylnymi oficynami, co świadczy o istniejącej jeszcze wówczas swobodzie przestrzennej na posesjach. Dopiero od około 1885 r. notuje się szybki wzrost liczby budynków wielokondygnacyjnych wraz z oficynami zarówno tylnymi, jak i bocznymi. W końcu XIX wieku większość nowo postawionych domów osiągała wysokość czterech pięter. Coraz częściej dobudowywano oficyny, niekiedy wyższe od domów frontowych. Ostatni okres wzmożonego ruchu budowlanego przypadł na lata poprzedzające wybuch wojny światowej. W latach 1910—1913 w tej dzielnicy budowano już pięcio- i sześciopiętrowe kamienice. Równolegle rozszerzał się zasięg sieci ulicznej, nastąpiło przedłużenie niektórych ulic: Hoża została około 1875 r. wytyczona dalej do linii Chałubińskiego, około 1880 Wilcza i Żurawia doprowadzone zostały do Poznańskiej. W tych latach ul. Wspólna osiągnęła skrzyżowanie z ul. Chałubińskiego, zaś w końcu XIX wieku przedłużono ją do ul. Żelaznej jako Nowowspólną. Podobnymi etapami rozwijały się inne przecznice. Postępowała jednocześnie zabudowa tychże ulic; na miejsce drewnianych dworzków wznoszono kamienice, wolne place także stawały się terenem wzmożonego ruchu budowlanego. Zabudowa posuwała się stale w kierunku południowym, dochodząc niemal do placu Zbawiciela. Zabudowa placu przypadała na schyłek XIX wieku, posuwając się dalej na po-

ludnie i w kierunku Koszykowej, Śniadeckich, Litewskiej, Polnej, doko-  
nywała się ona z pewnym opóźnieniem w stosunku do obszarów wyżej  
charakteryzowanych. W 1900 r. przebito ul. Lwowską.

Ulica Śniadeckich otrzymała zabudowę około 1900 r., podobnie ulice  
Litewska i Polna. Dokonana przed rokiem 1900 parcelacja niewielkiego  
ogrodu zawartego między ul. Koszykową, Mokotowską i Nowowiejską spo-  
wodowała wytyczenie ulic Natolińskiej i Służewskiej, od Bagateli do Kło-  
nowej przeprowadzono ulicę Flory (1911 r.)

Ta wielofazowość w rozwoju części południowej Warszawy w stronę  
Mokotowa (granice stanowiły ul. Bagatela i Klonowa) znajduje także wy-  
raz w dynamice zabudowy. Oto dla przykładu etapy zabudowy wybra-  
nych ulic. Nowogrodzka: porównanie roku 1852 jako wyjściowego z 1867  
wykazuje, iż zabudowa z 15 domów drewnianych i 3 kamienic uległa  
zmianie na 5 domów drewnianych i 17 kamienic. Około 1875 r. liczba do-  
mów wynosiła 36, około 1885 — 42, przed rokiem 1915 doszła do 56 do-  
mów. Podobne tendencje obserwować można na ul. Wspólnej. Stosunek  
zabudowy murowanej i drewnianej w okresie 1852—1867: 16 domów  
drewnianych — 2 kamienice i 12 domów — 9 kamienic. Około 1885 r.  
istniało 27 domów, około 1875 — 61. Stan w latach późniejszych nie ule-  
gał większym zmianom. Na ul. Hożej ok. 1875 r. istniało 20 domów,  
w dziewięć lat potem liczba wzrosła do ok. 68 i nie uległa w późniejszych  
latach większym zmianom.

Z powyższych przykładów wynika, iż najsilniejszy ruch budowlany  
ulic położonych bliżej dworca, np. ul. Nowogrodzkiej, Wspólnej, Hożej,  
przypadał na lata osiemdziesiąte. Podobna zaś analiza odnośnie takich  
ulic, jak Koszykowa, Śniadeckich, Polna, wykazuje, że największe ożywie-  
nie budowlane objęło je u schyłku XIX wieku, w latach przełomu stule-  
cia, a nawet w ostatnim okresie poprzedzającym wybuch wojny świato-  
wej. Inny ciąg ulic (Chałubińskiego i Al. Niepodległości), niosąc w swym  
układzie przestrzennym nowy szlak komunikacyjny z Mokotowem, nie  
wykazywał silniejszego rozwoju, zresztą tereny mokotowskie w swym  
pierwszym etapie rozwoju rozwijały się na przedłużeniu ul. Marszał-  
kowskiej, to jest wzdłuż Puławskiej i jej przecznic.

Tendencje rozszerzenia miasta w kierunku południowym obserwo-  
wać można także na przykładzie Al. Ujazdowskich. Ulica ta począwszy  
od placu Trzech Krzyży stanowiła przedłużenie Krakowskiego Przedmieś-  
cia i Nowego Świata, utrzymując rezydencjonalny charakter, choć o od-  
miennej strukturze urbanistycznej. Tak więc obok starszej zamożnej  
części Warszawy powstał na dawnym tzw. szlaku królewskim nowy ciąg  
pałacowy, łączący także miasto z Mokotowem. W roku 1852 zabudowa  
w Al. Ujazdowskich ograniczała się do 8 budynków. Pierwsza intensywna  
faza przypada na koniec lat sześćdziesiątych (16 zabudowań) i trwała do  
końca XIX wieku. Na odcinku plac Trzech Krzyży—Piękna stawiano  
wielopiętrowe kamienice, za linią Pięknej ciągnęły się wille, pałace ary-

stokracji i burżuazji. Wykorzystano tu wolną jeszcze przestrzeń i zlikwidowanie pasa fortyfikacji od strony południowej i zachodniej; spowodowało to wzmogoną parcelację i zabudowę przedmieść, co zbiegało się z tendencjami przekraczania granic administracyjnych. Ten wzajemny proces przyciągania jest szczególnie charakterystyczny dla rozwoju Mokotowa i południowych części Warszawy, a także i innych przedmieść — Woli i Ochoty. Około 1910 r. rozparcelowano tereny leżące przy Puławskiej i na południe od Rakowieckiej, wytyczając ulice późniejsze: Narbutta, Madalińskiego, Różana, Szustra, pojawiły się przy Puławskiej (b. N. Aleksandryjska) pierwsze kamienice.

Mokotów wykazywał silne tendencje do zespolenia z Warszawą. Mieszkańcy tego podmiejskiego osiedla postulowali połączenie ul. N. Aleksandryjskiej z Marszałkowską. Proponowano nazwę Nowomarszałkowskiej dla głównej arterii Mokotowa.

O wiele mniejsze znaczenie dla scalenia organizmu miejskiego miały przemiany na Powiślu, które choć odgrywało pewną funkcję przemysłową, pozostawało do schyłku XIX wieku na marginesie ogólnych tendencji rozwojowych Warszawy. Jak powiada autor przewodnika z 1873 r., „pomiędzy Powiślem a resztą miasta istnieje linia demarkacyjna utrudniająca wszelkie stosunki i komunikację, mało kto tam się buduje i każdy na ten cel woli obierać odleglejsze punkty miasta, byle tylko wyżej położone”.

Wybudowanie w 1864 r. mostu nad Wisłą nie wpłynęło na ożywienie dzielnicy nadwiślańskiej. W okresie 1865—1880 w związku z rozbudową przemysłu na terenach między ulicami Czerniakowską i Rozbrat wytyczono kilka ulic: Fabryczną, Szarą i Przemysłową. Dwie największe ulice Powiśla Czerniakowska i Solec zostały połączone ul. Wilanowską pod koniec XIX wieku. Na nowo wytyczonych ulicach szybko postępował ruch budowlany. Liczba domów na ul. Fabrycznej z czterech z 1875 wzrosła do 18 u schyłku stulecia, tworząc zwarte zabudowania. Na ulicy Przemysłowej stan zabudowy z 9 w 1885 wzrósł do 20 w roku 1895. Procesy regulacyjne na Powiślu związane były z budową w końcu XIX wieku wału między Solcem a mostem Kierbedzia. Wał zabezpieczył Powiśle od wylewów rzeki, a także przesunął linię biegu Wisły, co umożliwiło przeprowadzenie bulwaru o dwóch poziomach. W związku z budową bulwaru uregulowana została ul. Dobra, najbliżej położona wiślanego brzegu arteria komunikacyjna Powiśla. Dzielnica ta zaczęła przekształcać się dopiero na początku XX stulecia.

W związku z parcelacją gruntów pod budowę szpitala Czerwonego Krzyża została wytyczona ulica o tej samej nazwie, łącząca Solec z ostatnim odcinkiem Al. Jerozolimskich. Zabudowania na nowej ulicy pojawiły się dopiero przed wybuchem I wojny światowej. W następstwie regulacji nadbrzeża zostały także przedłużone i inne przecznice ul. Dobrej: Lipowa, Leszczyńska, Drewniana. Główny zrąb sieci ulicznej nie uległ więc



tutaj radykalnym zmianom. Pierwsze procesy regulacyjne objęły południową część Powiśla najdalej odsuniętą od linii Wisły.

Połączenie przecznicami ulic Czerniakowskiej i Rozbrat usprawniło komunikację tej dzielnicy, a jednocześnie przez rozszerzenie sieci ulicznej powiązało ją z miastem. Około 1910 r. Powiśle zostało połączone ze śródmieściem na wysokości Krakowskiego Przedmieścia przez wybudowanie wiaduktu na Karowej. W ten sposób odseparowana od miasta dzielnica nadwiślańska została z nim powiązana kolejnym szlakiem komunikacyjnym. Najdalej położona część Powiśla za rogatką czerniakowską — wieś Czerniaków — pod koniec wieku połączyła się zupełnie z ul. Czerniakowską, stając się jej przedłużeniem. Około 1907 r. nastąpiło otwarcie portu rzecznego przy ul. Czerniakowskiej. Jak wynika z powyższego opisu, zainteresowanie władz miejskich Powiślem nastąpiło od końca XIX wieku, co warunkowane było, jak można sądzić, na podstawie ówczesnej dyskusji w prasie, szybkim zmniejszeniem się rezerw wolnych terenów pod zabudowę. Interesujące plany przekształcenia Powiśla w reprezentacyjną dzielnicę nadbrzeżną z przyczyn finansowych pozostały w sferze projektów.

Analiza kierunków rozwoju poszczególnych części miasta prowadzi do wniosków, iż dynamika terenów dzielnicy zachodniej była do końca XIX wieku najsilniejsza. Zapoczątkowany tutaj okres intensywnego rozwoju doprowadził już w latach osiemdziesiątych do pełnej integracji tych terenów z wcześniej uformowanym zespołem miejskim (dzielnica śródmiejska). Tutaj także najsilniej ujawniły się tendencje ciężenia strefy podmiejskiej ku miastu, co znalazło wyraz w tzw. małej inkorporacji części gminy Czyste w roku 1889. Od końca XIX wieku do wybuchu wojny, w związku z wyczerpaniem wolnych terenów pod zabudowę i maksymalne jej zagęszczenie, tempo rozwoju urbanistycznego tej dzielnicy osłabło, zaś punkt ciężkości przesunął się w południowe rejony miasta. Proces wytyczania nowych ulic w Warszawie, stwarzających lepsze układy komunikacyjne silniej wiążące poszczególne obszary miasta, można podzielić na dwa okresy: od połowy XIX w. do 1889 r., tj. do włączenia w granice administracyjne miasta niewielkich terenów za rogatkami wolskimi i jerozolimskimi oraz przyłączenia do Pragi Nowej Pragi, Kamionka i Szmulowizny. Drugi okres to lata od 1889 do 1914 r.

W pierwszym okresie zrealizowano następujące nowe ulice: w dzielnicy łazienkowskiej — al. Róż, Bagatela, Hortensji, Huzarska, Instytutowa, Kaliksta, Klonowa, Leopoldyny, Litewska, Myśliwiecka, Nowowieńska, Parkowa, Polna, Raszyńska, Składowa, Szucha, Tarczyńska, Teodory, Topolowa, Wołyńska, razem 20 nowych ulic. W dzielnicach muranowskiej i zachodniej ulice: Burakowska, Daleka, Esplanadowa, Gliniana, Górczewska, Hrubieszowska, Komitetowa, Mariańska, Miedziana, Mirowska, Młynarska, Nowokarmelicka, Nowowołyńska, Obozowa, Ostrowska, Piaskowa, Sierakowska, Srebrna, Zaokopowa, Sochaczewska, Kupiecka (21 ulic).

W części śródmiejskiej parcelację rozpoczęto na początku pierwszej połowy XIX wieku, utworzono wtedy ulice: Berga, Erywańska, Foksal, Kotzebue, Okólnik, Rysia, Sewerynow, Włodzimierska (8 ulic). Najslabiej parcelacją wystąpiła na Powiślu. Powstały w omawianym okresie trzy ulice: Przemysłowa, Szara i Fabryczna.

Z powyższego zestawienia wynika, iż największe nasilenie regulacji wystąpiło na terenach południowych, choć wcześniej powstała sieć uliczna dzielnicy zachodniej poddawana była najintensywniejszej zabudowie, czego nie może uwidocznic to zestawienie. W następnym okresie 1889—1913 powstało o wiele mniej nowych ulic, których lokalizacja nie odbija tak wyraziście tendencji rozwojowych miasta. Wiele natomiast wcześniej wytyczonych poddano regulacji w celu ich przedłużenia lub całkowicie modernizowano.

### **Strefa podmiejska, inkorporacja 1916 r.<sup>1</sup>**

Rozwój przestrzenny Warszawy był hamowany w sposób administracyjny po 1830 r. w wieloraki sposób, jak wykazano wyżej, przez cały wiek XIX. Dopiero w 1911 r. zniesiono częściowo ograniczenia forteczne; obowiązywały one nadal jedynie na północnym krańcu lewobrzeżnej Warszawy i Pragi. Równocześnie zniwelowano trasy wylotowe na Ochocie i Szczęśliwicach, na Polu Mokotowskim, na Czerniakowie. W związku z tymi zmianami część przedmieść uzyskała możliwości rozwoju.

Z inicjatywą inkorporacji przedmieść występował już niejednokrotnie od kilkunastu lat Magistrat miasta Warszawy. Korzystając ze zniesienia w 1911 r. niektórych umocnień dookoła Warszawy i części ograniczeń fortecznych, a także uwzględniając dążenie większości mieszkańców przedmieść, Wydział Budowlany Magistratu wystąpił z projektem przyłączenia przedmieść do miasta i sporządzenia ogólnego planu regulacyjnego. Inicjatywa ta spotkała się jednak ze sprzeciwem rosyjskich władz administracyjnych.

Stosunek władz państwowych do projektów inkorporacyjnych zmienił się dopiero w czasie wojny. Wiosną 1915 r. generał-gubernator zlecił Magistratowi Warszawy przygotowanie planu regulacyjnego miasta wraz z przedmieściami. Magistrat zwrócił się do Koła Architektów przy Stowarzyszeniu Techników Polskich z propozycją opracowania szkicowego planu regulacyjnego dla Warszawy i jej okolic. Zresztą już wcześniej, bo od początku 1915 r., Wydział Budowlany Magistratu wszedł w kontakt z Kołem Architektów celem zaznajomienia ich z materiałami dotyczącymi regulacji miasta.

---

<sup>1</sup> Tekst opracowała Zuzanna Stefaniak.

Po ewakuacji urzędów rosyjskich Komitet Obywatelski miasta Warszawy przejął 4 sierpnia 1915 r. funkcje Rady Miejskiej i zakres działalności b. Magistratu; ustanowił 6 sierpnia Zarząd Miasta jako organ wykonawczy do zawiadywania sprawami gospodarki i administracji miejskiej.

Okupant niemiecki, chcąc pozyskać społeczeństwo Warszawy i równocześnie przerzucić część odpowiedzialności za trudności gospodarcze życia wojennego na barki reprezentacji społecznej, zalegalizował istnienie Komitetu Obywatelskiego i jego działalność.

Już 11 sierpnia 1915 r. Komitet Obywatelski podjął uchwałę o powierzeniu Zarządowi m. Warszawy ścisłego ustalenia granic miasta. Zalecił mu też rozciągnąć na przedmieścia nadzór sanitarny, policyjny oraz utworzyć w związku z ciężką sytuacją wojenną specjalną Komisję Przedmieść w Wydziale Pomocy dla Ludności. Terytorialny zakres działalności Komisji Przedmieść obejmował następujące osady podmiejskie: Powązki, Koło—Budy, Wola, Ochota—Czyste, Mokotów, Sielce, Czerniaków—Siekierki oraz na Pradze: Grochów, Targówek, Nowe Bródno, Pelcowizna; były to tereny, które później weszły w skład miasta.

Mimo podnoszonej stale z różnych stron sprawy całkowitego zespolenia przedmieść z miastem Komitet Obywatelski i Zarząd Miasta nie był zdecydowany ani przygotowany do szybkiego ich przyłączenia. Przeważała opinia, że zarówno nie unormowana sytuacja polityczna w okresie wojny i okupacji, jak i ogólne zubożenie ludności oraz skąpy budżet miasta uniemożliwiają tego typu przedsięwzięcie. Komitet Obywatelski ograniczył się na razie do prowizorycznej władzy nad przedmieściami w zakresie nadzoru policji, szkolnictwa, kontroli nad zabudową, służby sanitarnej, rozdziału żywności i opału, dobroczynności i opieki oraz robót publicznych. Sprawę poszerzenia granic miasta odłożono, nie rezygnując z przeprowadzenia szczegółowych studiów nad tym zagadnieniem i sporządzenia szkicowego planu regulacyjnego oraz opracowania odpowiednich przepisów regulacyjno-budowlanych, na co potrzeba było około roku czasu.

Niemieckie władze okupacyjne nie zgodziły się na formę prowizorycznej opieki miasta nad przedmieściami, ponieważ ze względów administracyjno-politycznych dążyły do szybkiego i zupełnego ich włączenia do Warszawy. Zmuszony takim stanowiskiem władz Zarząd Miasta opracował w porozumieniu z Kołem Architektów wstępny plan miasta wraz z projektem nowych granic oraz pewne przepisy ograniczające żywiołową zabudowę na przedmieściach. Na podstawie danych przygotowanych przez organy Zarządu Miasta generał-gubernator wydał 8 kwietnia 1916 r. „Rozporządzenie dotyczące rozszerzenia warszawskiego okręgu miejskiego i wykonania planu dla zabudowania miasta Warszawy”. W związku z tym z dniem 1 kwietnia 1916 r. zostały przyłączone do Warszawy dwie gminy: Mokotów i Czyste oraz części wydzielone: z gminy Wilanów —

miejsowości Czerniaków i Siekierki, z gminy Pruszków — folwark Rakowiec, z gminy Młociny — miejscowości Młociny, Kaskada, Marymont, Potok i Powązki, z gminy Bródno — Pelcowizna, Ustronie, Nowe Bródno, Targówek i Utrata, z gminy Wawer — miejscowości Grochów II, Grochów I i Kępa Gocławska.

Rozporządzenie powyższe zawierało także opis nowych granic oraz szereg przepisów budowlanych dla nowo przyłączonych przedmieść, zaś § 6 dotyczył konieczności wykonania ogólnego planu zabudowania dla rozszerzonego warszawskiego obszaru miejskiego.

W związku z wykonaniem tego rozporządzenia utworzono „Komisję do Przyjęcia Przedmieść pod Zarząd Miasta”. Komisja ta na swym pierwszym posiedzeniu 27 maja 1916 r. wyznaczyła delegację, której zadaniem było wytyczenie w terenie rozszerzonych granic miasta, wskazanych tylko ogólnikowo w wymienionym rozporządzeniu. Delegacja w dniach od 3 do 26 czerwca 1916 r. zaprojektowała linie graniczne na terenie wszystkich wymienionych gmin, kierując się zasadą, aby w miarę możliwości szły one według naturalnych tras, jak np. szosy, drogi, rowy, miedze, i nie przecinały gruntów stanowiących hipoteczną i gospodarczą całość. Na podstawie prac delegacji Biuro Pomiarów Wydziału Budownictwa Magistratu m. Warszawy sporządziło plan miasta, szczegółowy opis nowych granic i wykaz miejscowości przyłączonych. Plan ten zatwierdzony przez Zarząd Miasta (27 czerwca 1916 r.) nie został aprobowany przez władze niemieckie z powodu powiększenia terenu przyłączonych do miasta przedmieść w gminach Bródno, Wawer, Młociny, zażądały one nowego planu. Na skutek tego delegacja w poprzednim składzie i przy udziale wójtów gmin, delegatów przedmieść oraz geometrów zaprojektowała nowe granice z wyłączeniem zakwestionowanych przestrzeni. Biuro Pomiarów wykonało nowy plan oraz nowy wykaz miejscowości i opis szczegółowy granic. Plan ten zatwierdzony przez Magistrat (6 października 1916 r.) uzyskał aprobatę niemieckich władz administracyjnych. Wykaz miejscowości i opis szczegółowy granic Warszawy został ogłoszony dnia 10 lutego 1917 r., a właściwe rozporządzenie ostatecznie zalegalizowało nowe granice miasta.

Jednocześnie z przeprowadzeniem nowych granic komisja do przyjęcia przedmieść podjęła prace mające na celu likwidację dotychczasowej administracji włączonych terenów i ścisłe zespolenie administracyjne nowo przyłączonych obszarów z miastem. Gdy akcja ta dobiegła końca, komisja do przyjęcia przedmieść rozwiązała się 24 marca 1917 r.

Oceniając zmiany granic z punktu widzenia potrzeb gospodarki miejskiej, należy podkreślić, że ze względu na stanowisko władz okupacyjnych wyznaczone granice w wielu przypadkach były przypadkowe. Niektóre przyłączone osiedla miały charakter wybitnie wiejski, ogrodniczorołniczy; zdarzały się przypadki wyłączania należących do tych osiedli gruntów rolnych, warzywnych, pastwisk, lasów (np. Lasek Bielański,

który wg projektu Zarządu Miasta miał być przyłączony). Wyłączono zaś część pustych placów wojskowych, a więc terenów najbardziej nadających się do racjonalnej zabudowy.

Warszawę w starych i nowych granicach porównamy poniżej według „Planu miasta stołecznego Warszawy i okolic”, sporządzonego w czerwcu 1917 r. po ostatecznym ustaleniu granic przez Sekcję Pomiarów Wydziału Budownictwa Magistratu m. Warszawy. Ilustruje on dobitnie, dlaczego inkorporację 1916 r. nazywano „wielką inkorporacją”. Warszawa zwiększyła swój obszar o 8210 ha, tj. z 3273 do 11 483 ha, a wraz z Wisłą do 12 100 ha. Na skutek przesunięcia granic liczba ludności powiększyła się o 109 645 nowych mieszkańców. W dniu 1 stycznia 1917 r. ogólna ilość mieszkańców Warszawy wynosiła 837 234 osoby, w tym na dawnym obszarze 733 608 osób. Tak więc w 1917 r. tereny przyłączone stanowiły prawie  $\frac{3}{4}$  obszaru całego miasta, mieszkańcy zaś tych terenów tylko  $\frac{1}{7}$  ogółu ludności Warszawy.

## Aneks

*1916 kwiecień 8, Warszawa. — Rozporządzenie general-gubernatora warszawskiego H. Beselera dotyczące rozszerzenia warszawskiego okręgu miejskiego i wykonania planu zabudowania miasta Warszawy.*

### § 1

Z dniem 1 kwietnia 1916 r. zostają przyłączone do warszawskiej gminy miejskiej:

- a) z gminy Wilanów miejscowości Czerniaków i Siekierki,
- b) cała gmina Mokotów,
- c) z gminy Pruszków folwark Rakowiec z należącą do niego posiadłością ziemską i położonym w niej skarbowym gruntem wojskowym,
- d) cała gmina Czyste,
- e) z gminy Młociny część odgraniczona od zachodu drogą wojskową z miejscowościami Młociny, Kaskada, Marymont, Potok i Powązki,
- f) z gminy Bródno przedmieście Pelcowizna, Ustronie, Nowe Bródno, Targówek, Utrata,
- g) z gminy Wawer miejscowości Grochów II, Grochów I, Kępa Goławska.

Nowa granica miasta ciągnie się:

## A. Na lewo od Wisły

### Od południa:

Od lewego brzegu Wisły wzdłuż południowej granicy miejscowości Siekierki i Czerniaków, i folwarku Rakowiec i dalej wzdłuż granic między gminami Czyste i Pruszków.

### Od zachodu:

Wzdłuż granic między gminami Czyste i Blizne, dalej między gminami Czyste i Młociny aż do szosy górczewskiej, stąd wzdłuż drogi wojskowej przez powązkowskie pola wojskowe w kierunku Parysowa do drogi wojskowej przy wsi Wawrzyszew.

### Od północy:

Od drogi wojskowej przy wsi Wawrzyszew wzdłuż drogi w kierunku pola wojskowego na Bielanach na długości około 5000 m, stąd w prostym kierunku do południowo-zachodniego punktu granicy majątku Ruda Ewansa, dalej wzdłuż północnej granicy majątku Ruda Ewansa do lewego brzegu Wisły przy północnym końcu wyspy Kępa Potocka.

## B. Na prawo od Wisły

Wzdłuż południowej granicy miejscowości Żerań do północnej i wschodniej granicy miejscowości Ustronie aż do drogi wojskowej, stąd wzdłuż wschodniej granicy miejscowości Nowe Bródno i północno-wschodniej granicy cmentarza Bródno aż do drogi bródnowskiej i stąd wzdłuż toru kolei petersburskiej do drogi wojskowej przy majątku Elsnerów; stąd do drugiej drogi wojskowej, następnie w prostym kierunku do toru kolei warszawsko-brzeskiej aż do podjazdu, stąd wzdłuż toru do granicy między wsiami Kawęczyn i Kozia Górka, dalej wzdłuż zachodniej granicy majątku Kawęczyn i wschodniej granicy Grochowa I do Wału Gocławskiego, stąd na północ od granicy gminy Zagórz do prawego brzegu Wisły.

## § 2

Prawa i obowiązki, jak też majątek i długi wcielonych części przechodzą z dniem wcielenia na powiększoną warszawską gminę miejską. O ile tylko części gmin są wcielone, prezydent policji dokonuje odpowiedniego rozdzielenia.

## § 3

Prawa miejskie i rozporządzenia, które obowiązywały dotąd miasto Warszawę, obowiązują także wcielone części od dnia ich wcielenia.

#### § 4

Zawartych przez miasto Warszawę i wcielone miejscowości umów (koncesje) z firmami prywatnymi na budowę zakładów gazowych, elektrycznych, kolejek wcielenie nie dotyczy; prawa i obowiązki obydwóch stron pozostają nie zmienione.

Rozszerzenie zagwarantowanych umową praw na wcielone przedmieścia ma tylko wtedy miejsce, jeżeli to było wyraźnie przewidziane w zawartych przez miasto Warszawę umowach. W tym wypadku jednak nie tracą swojej mocy przez to rozszerzenie prawa osób trzecich, uzyskane w miejscowościach wcielonych.

#### § 5

Dotychczasowy zarząd i reprezentacja wcielonych miejscowości pozostaje tak długo, dopóki miasto Warszawa nie zaprowadzi tam nowej organizacji zarządu. Ma to nastąpić najpóźniej do 1 lipca 1916 r.

#### § 6

Dla rozszerzenia warszawskiego okręgu miejskiego ma być wykonany ogólny plan zabudowania. Dla tego planu ustanawia się następujące przepisy:

a) Plan zabudowania projektuje Zarząd Miejski, a następnie zatwierdza tymczasowo prezydent policji w porozumieniu z gubernatorstwem.

b) Zatwierdzony tymczasowo plan zabudowania ma być wystawiony przez 4 tygodnie, ażeby każdy mógł go przejrzeć.

c) O wystawieniu planu należy przedtem publicznie ogłosić z nadmienieniem, że zażalenia przeciwko planom należy wnieść w czasie wystawienia do prezydenta policji.

d) W kwestii postawionych zażeń rozstrzyga ostatecznie prezydent policji, o ile takowe nie zostały załatwione drogą porozumienia z wnoszącymi zażalenie. W sprawach dotyczących interesów wojskowych postanowienie prezydenta policji musi uzyskać sankcję gubernatorstwa.

e) Jeżeli zażalenia nie zostały podniesione lub zostały załatwione drogą porozumienia albo decyzją prezydenta policji, wtedy prezydent policji zatwierdza ostatecznie plan zabudowania, który po ogłoszeniu zostaje jeszcze raz publicznie wystawiony, aby każdy mógł go przejrzeć. Zażalenia przeciwko ostatecznie zatwierdzonemu planowi nie są dopuszczalne.

f) Może także nastąpić ostateczne zatwierdzenie (lit. e) dla oddzielnych części całego planu zabudowania.

g) Wszystkie ustanowienia linii wytycznych tak przed, jak i po wydaniu niniejszego rozporządzenia mogą być tylko na mocy powyższych postanowień zniesione lub zmienione.

## § 7

Wznoszenia nowych budowli, przebudowania i nadbudowania występujące z ustanowionych linii wytycznych bez zezwolenia policyjnych władz budowlanych są zabronione.

## § 8

Z chwilą ostatecznego zatwierdzenia planu przysługuje Zarządowi Miejskiemu prawo wywłaszczenia właściciela za odszkodowaniem z gruntu przeznaczonego przez ustanowione linie wytyczne na ulice i place.

## § 9

Zarząd Miasta może wydać rozporządzenie, aby przy ulicach lub częściach ulic, które dla komunikacji publicznej i dla ich zabudowania nie są jeszcze gotowe, nie budowano domów mieszkalnych z wyjściem na te ulice. Przebudowy i nadbudowy istniejących już na takich ulicach budynków mogą być również zabronione. Ulice, części ulic — i to zarówno istniejące, jak nowo założone ulice i place — uważane są za gotowe dla komunikacji publicznej i dla zabudowania:

a) jeżeli te ulice od punktu, od którego ma się rozpocząć zabudowanie aż do ulicy już zabudowanej lub gotowej, odpowiednio do przepisanej wysokości i do linii wytycznej na całej szerokości odstąpione są Zarządowi Miasta, jeżeli są wyrównane i zaopatrzone w odpowiednie dla komunikacji miejskiej bruki i chodniki;

b) jeżeli są planowo podziemnie lub w razach wyjątkowych na powierzchni ziemi odwodnione;

c) jeżeli są dostatecznie zaopatrzone w wodę i

d) jeżeli są odpowiednim sposobem według miejsowych warunków dostatecznie oświetlone.

Zarząd Miasta może zwolnić od zakazu budowania, o ile budowa na obranym placu okręgu miasta nie zagraża uprawnionym interesom gminy. Odmowę zwolnienia na budowanie zaskarżyć można do prezydenta policji, który w tej kwestii ostatecznie decyduje.

## § 10

W żadnym razie nie wolno żądać odszkodowania za ograniczenie wolności budowania, które powstało na mocy rozporządzeń §§ 7 i 9.

## § 11

Zarząd Miasta ma prawo rozporządzić, aby przy zakładaniu nowej lub przedłużeniu istniejącej już ulicy, jeżeli jest ona przeznaczona do zabu-



dowania, jak też przy zabudowaniu już istniejących, dotąd nie zabudowanych ulic i części ulic, przedsiębiorca nowej budowli lub właściciel sąsiedniej posesji (właściciele skoro wnoszą budowle na nowych ulicach) przeprowadził uporządkowanie, pierwsze urządzenie, odwodnienie oraz oświetlenie ulicy w sposób odpowiedni potrzebom, jak też, aby podjął się ich czasowego, najwyżej jednak 5-letniego utrzymania, względnie żeby przyczynił się stosownym udziałem lub indemnizacją do pokrycia kosztów wszystkich tych zarządzeń. Zobowiązania te mogą być nałożone na sąsiednich właścicieli w stosunku nie wyższym jak co do połowy szerokości ulicy, jeżeli zaś ulica jest szerszą jak 20 m, co do 10 m na szerokości ulicy. Przy obliczaniu kosztów należy uwzględnić koszty wszystkich urządzeń ulicy, a w danym razie także ich utrzymania, i obciążyć nimi właściciela w stosunku do długości, na jakiej posesja graniczy z ulicą. Ściślejsze rozporządzenie dotyczące wypełnienia tych zobowiązań przez przedsiębiorców i sąsiadów wyda Zarząd Miasta.

## § 12

Do czasu zatwierdzenia całego planu zabudowania może policyjna władza budowlana zakazać wszelkich nowych budowli, przebudowań i nadbudowań, o ile one mogłyby przeszkadzać wykonaniu planu zabudowania. Rozporządzenie zawarte w § 9 znajduje odpowiednie zastosowanie.

*„Dziennik Rozporządzeń dla Generał-Gubernatorstwa Warszawskiego”, 17 IV 1916, nr 29, poz. 79.*

## **Podziały administracyjne a układy historyczne i funkcjonalne**

Jak wykazano, wewnętrzna integracja jurydyk i stopniowe ich złączanie się ze starszymi częściami miejskim doprowadziły do przekształcenia Warszawy w wielodzielnicowe miasto. Wbrew oporom właścicieli dążących do utrzymania partykularyzmu jurydyk wprowadzono podział całego terytorium na sześć okręgów administracyjnych zwanych cyrkulami, odrębny cyrkul siódmy stanowiła Praga.

Pierwszy podział 1791 r. był podstawą wszystkich późniejszych podziałów administracyjnych Warszawy w XIX i na początku XX stulecia, dlatego też wydaje się słuszne jego uwzględnienie.

Cyrkuł I nazwany staromiejskim obejmował najstarszą część miasta w obrębie średniowiecznego pasa obwarowań.

Cyrkuł II nowomiejski stanowiło całe Nowe Miasto oraz teren wzdłuż północnego brzegu Wisły, gdzie rozwijała się nowa dzielnica ogrodowo-willowa, będąca przedłużeniem ciągu zabudowy staromiejskiej; uległa ona likwidacji w 1831 r.

Cyrkuł III krakowskoprzedmiejski obok ulicy, która dała mu tę nazwę, obejmował cały teren ograniczony od wschodu linią Wisły, od zachodu zaś ulicą Marszałkowską. W cyrkule tym skupiały się główne instytucje państwowe, miał on więc charakter śródmiejski, choć obejmował także swoim zasięgiem prawie całe Powiśle o całkowicie odmiennym wyglądzie.

Cyrkuł IV leszneński ograniczały od północy ulice Pokorna i Nalewki, od południa zaś ulice Chłodna i Elektoralna. Granicę zachodnią dla omawianego cyrkulu, jak i dla dalszych V i VI, a także II, stanowiły okopy Lubomirskiego.

Cyrkuł V grzybowski wyznaczały od północy Elektoralna i Chłodna, Rymarska, Żabia i Marszałkowska, granicę południową stanowiła ulica Chmielna.

Cyrkuł VI nowoświecki obejmował największy obszar leżący na południe od linii Alei Jerozolimskich, opierał się o bieg Wisły i zachodnio-południową granicę okopów Lubomirskiego.

VII cyrkulem była Praga. Ten pierwszy podział administracyjny początkowo tylko formalnie zintegrował miasto. Całość obszaru nadal była wewnętrznym bardzo zróżnicowana.

Cyrkuły I, II i III w większości objęły zwarcie zabudowaną część miasta spełniającą funkcje śródmiejskie (oprócz dolnej części cyrkulu III, którą stanowiło Powiśle). Cyrkuł IV i V to tereny jurydyk magnackich Leszna, Grzybowa i Wielopola. Cyrkuł VI stanowił obszar najmniej zurbanizowany.

Podział administracyjny z 1791 r. wykazywał tendencje do tworzenia nowych jednostek wokół dawniejszych samodzielnych ośrodków. Dawne jurydyki nie były dzielone, a raczej starano się je komasować, co sprzyjało wewnętrznemu zespoleniu. Omówione cyrkule różniły się między sobą obszarem, gęstością zabudowy i stopniem zaludnienia. Cyrkuł I oprócz ulic staromiejskich obejmował także fragmenty miasta powstałe w XVII—XVIII wieku. Cyrkuł był już wewnętrznym bardziej zróżnicowany ze względu na przynależność doń terenów położonych w północnym kierunku biegu Wisły. Po 1795 r. zmiany administracyjne łączyły się z przygotowaniami do spisu ludnościowego, który przeprowadziły władze pruskie. Warszawa wchłonęła w przeważającej części obszary słabo zurbanizowane, których rozwój, zwłaszcza w drugiej połowie XIX wieku, różnicował coraz bardziej kształtujące się dzielnice.

Kolejny podział administracyjny Warszawy w 1808 r. wprowadził w wielu wypadkach znaczne zmiany w stosunku do granic cyrkulów z 1791 r. Celem jego było silniejsze formalne powiązanie terenów nowo przyłączonych z obszarem staromiejskim.

Ważniejsze zmiany dotyczyły cyrkulu I staromiejskiego, którego granice sprowadzone zostały do ścisłej linii dawnych średniowiecznych obwarowań, z części tego cyrkulu i II nowomiejskiego oraz dawnego lesz-



Fragment Czerniakowa z kościołem Bernardynów, ok. 1875 r.

Powódź przy ul. Rybaki (wg obrazu J. F. Piwarskiego)





Dworek przy ul. Smolnej w pobliżu Wisły ok. 1870 r.

Zbieg ul. Smolnej i Ludnej.  
W głębi po lewej budynek fabryki Rudzkiego, ok. 1865 r.





Plac Trzech Krzyży od strony Nowego Świata, ok. 1870 r.

Aleje Ujazdowskie, ok. 1865 r.

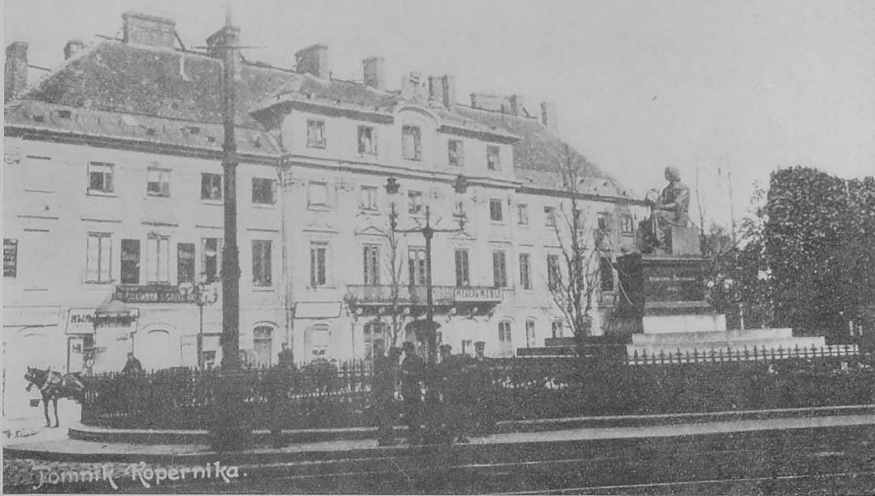




Pałac Rzeczypospolitej w parku Krasińskich, ok. 1910 r.



Towarzystwo Kredytowe Ziemskie, ok. 1910 r.



Pomnik Kopernika, ok. 1910 r.

Hotel Bristol, ok. 1910 r.





Czytelnicy dzienników w Warszawie

Krakowskie Przedmieście, ok. 1910 r.



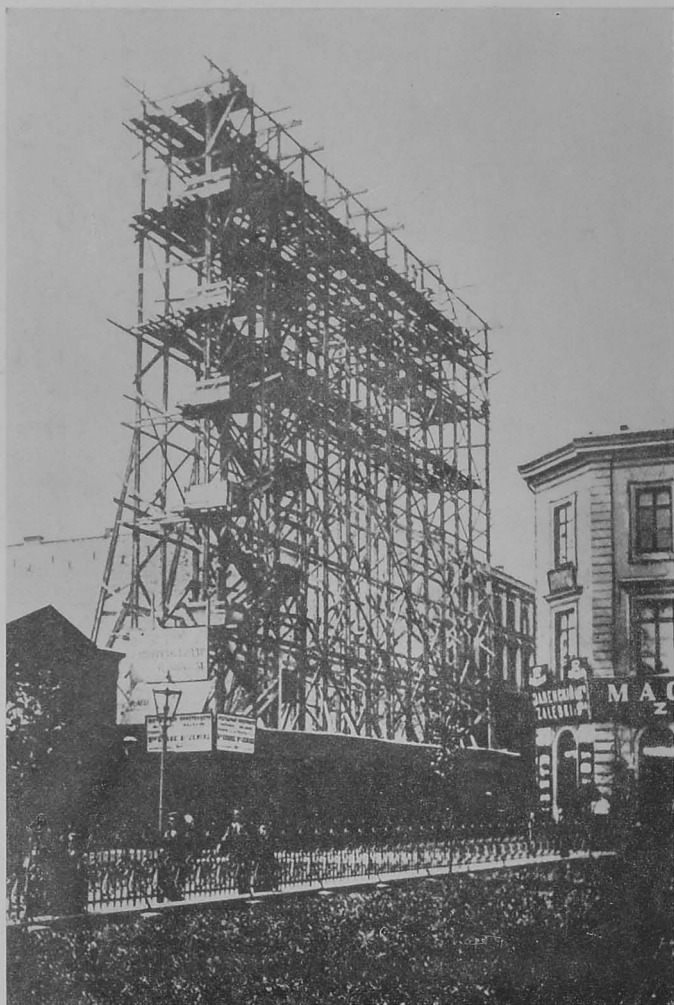




Ul. Marszałkowska z Dworcem Warszawsko-Wiedeńskim, ok. 1910 r.

Widok na Zjazd i kolumnę Zygmunta III, ok. 1910 r.





Rusztowanie do budowy kamienicy w śródmieściu Warszawy,  
ok. 1900 r.

neńskiego powstał cyrkuł IV. Łączył on w sobie dwa znacznie zróżnicowane obszary. Przez utworzenie cyrkułu VII wyodrębniono część śródmiejską, która nadal obejmowała duży fragment Powiśla.

Z zamieszczonej powyżej charakterystyki i analizy planów wynika, że wiele elementów podziałów administracyjnych nawiązywało do historycznie kształtujących się dzielnic. Trzeba jednak pamiętać, iż tereny ówczesnej Warszawy stanowiły zróżnicowany zespół miejski. Charakter miasta określało Stare i Nowe Miasto, Krakowskie Przedmieście i tereny włączone do miasta w 1791 r. Jednak większość powierzchni Warszawy zabudowana była luźnymi parterowymi domami, pokryta nową siecią uliczną świeżo wytyczoną w miejscu dróg narolnych i traktów. Stanowiły one jak gdyby jedno wielkie przedmieście, którego wiejski charakter rzucił się w oczy każdemu przybywającemu do miasta.

Dalszy rozwój Warszawy, zachodzące przemiany gospodarczo-społeczne, a także i polityczne powodowały rozbudowę zespołu miejskiego o coraz bardziej złożonym charakterze (dzielnice przemysłowo-handlowe, główne punkty komunikacji dalekobieżnej, dzielnice, gdzie zlokalizowane były siedziby władz rządowych i miejskich, a także i duchownych itp.).

Rozwój funkcji miasta doprowadzał do znacznych rozbieżności pomiędzy podziałem administracyjnym a kształtowaniem się układu dzielnic historycznych oraz nowych dających się wyodrębnić na podstawie kryterium funkcjonalności. Pierwszym zasadniczym odejściem od tradycji dwóch pierwszych podziałów były zmiany dokonane w 1832 r. po klęsce powstania listopadowego oraz dodatkowe korektury przeprowadzone w 1857 r.

Dla naszych rozważań weźmiemy pod uwagę układ cyrkułów z 1857 r. jako chronologicznie najbliższy dokładniej analizowanego okresu. Zmienił się przede wszystkim obszar cyrkułu II nowomiejskiego. W związku z budową Cytadeli Warszawskiej została całkowicie zlikwidowana jedna z dzielnic, w ten sposób cyrkuł II zredukowano do granic Nowego Miasta, co uczyniło go zresztą całkiem przypadkowo jednolitym pod względem historycznym i administracyjnym. Uległa także przemianowaniu numeracja cyrkułów.

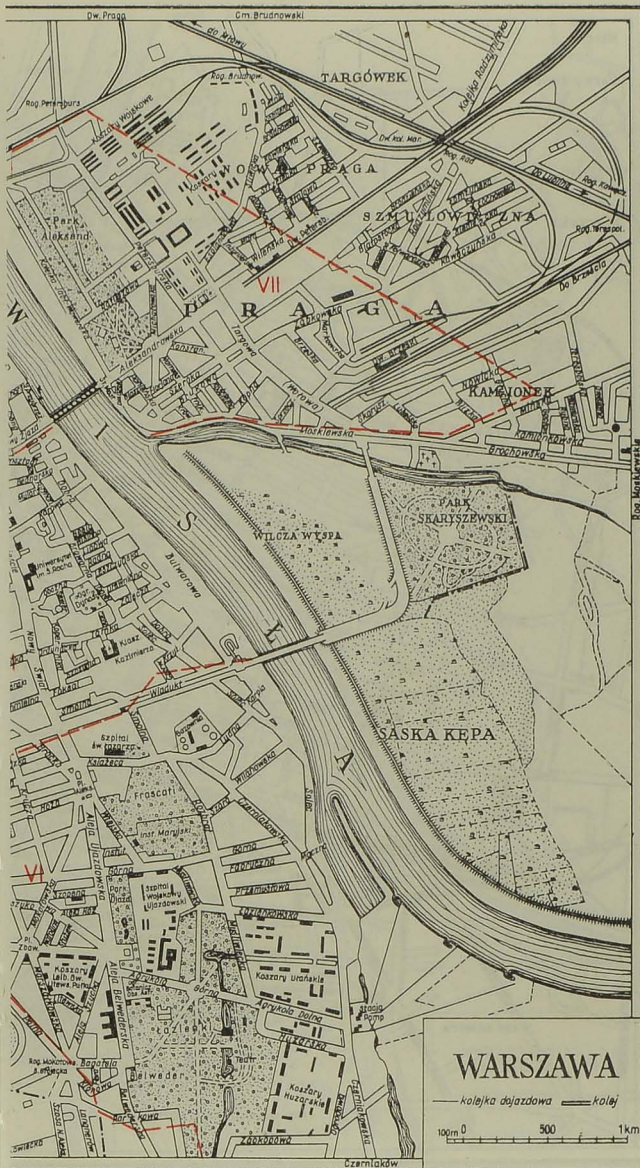
W środku miasta powstał o owalnym kształcie nowy cyrkuł III tworzący centrum dyspozycyjno-policyjne w stosunku do pozostałych, ułożonych względem niego promieniście.

Wprowadzenie tych zmian w środku miasta podyktowane było tendencją do koncentracji funkcji administracyjnych, a i także względami wojskowymi i służyło sprawowaniu ścisłej kontroli policyjnej. Cyrkuły stanowiły również jednostki administracyjne, według których kierowano sprawami administracyjnymi i fiskalnymi, zbierano dane statystyczne dotyczące ruchu ludności, przemysłu i handlu, opłat i podatków.

Przedstawienie wielu zjawisk w ujęciu terytorialnym wymaga ope-







Podział administracyjny 1791 r.







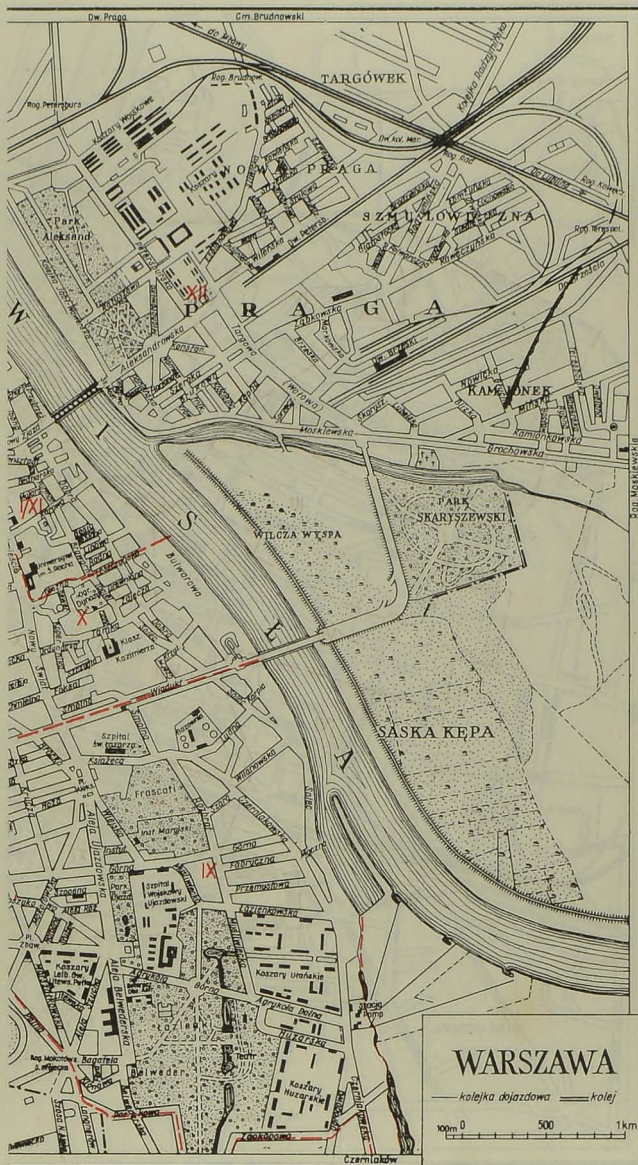








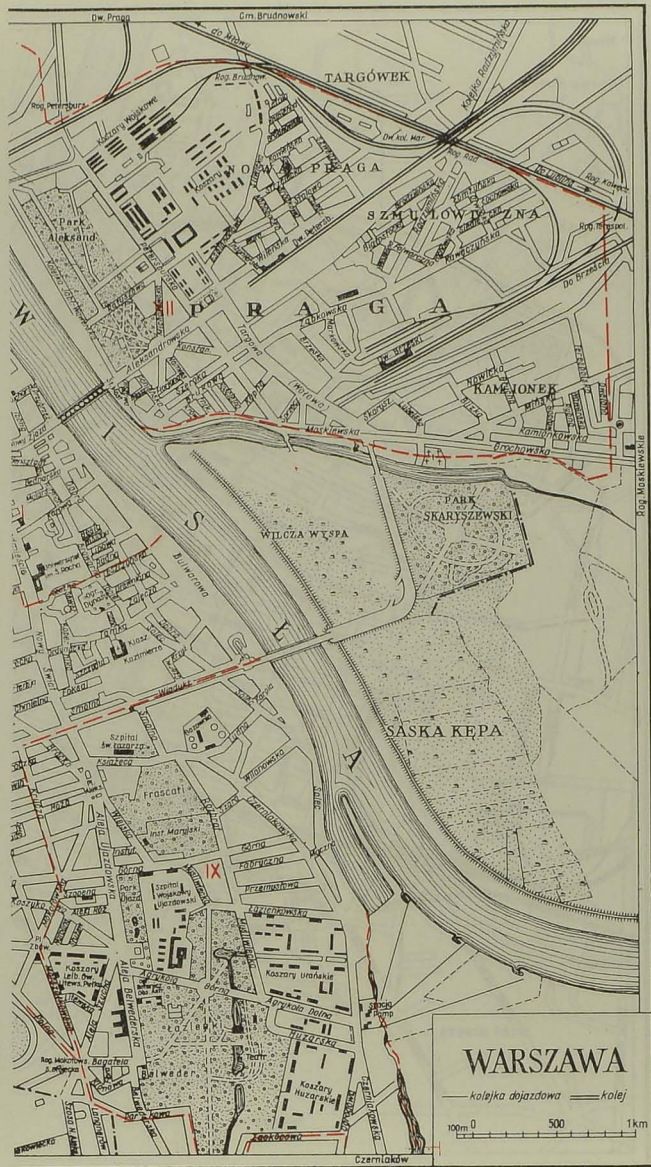




Podział administracyjny w 1882 r.





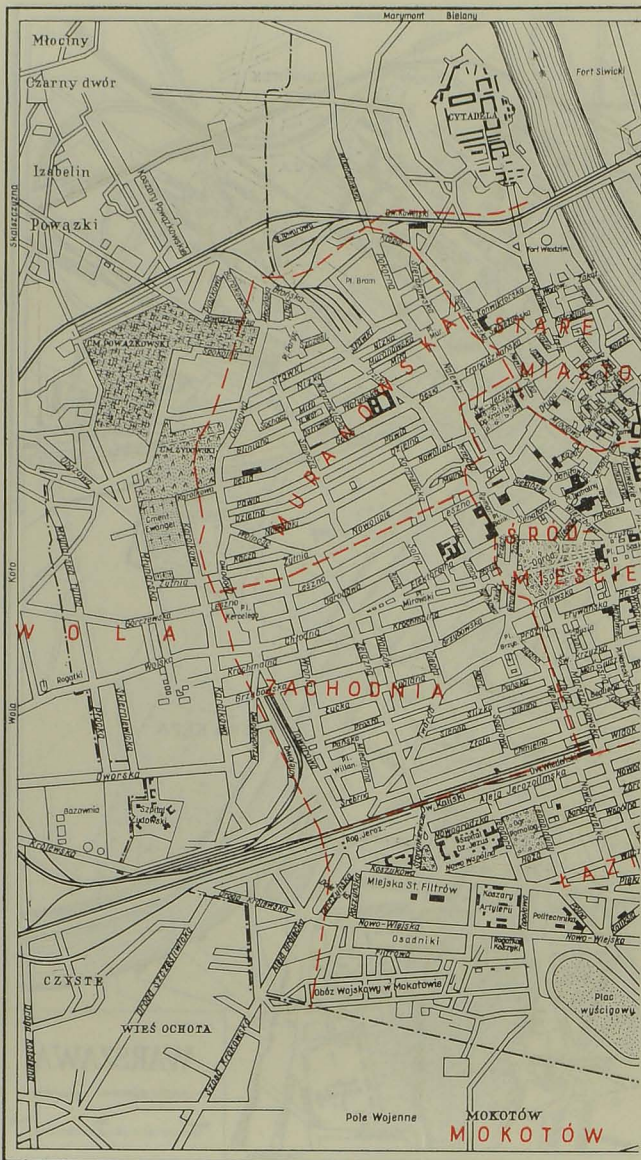


Podział administracyjny w 1897 r.

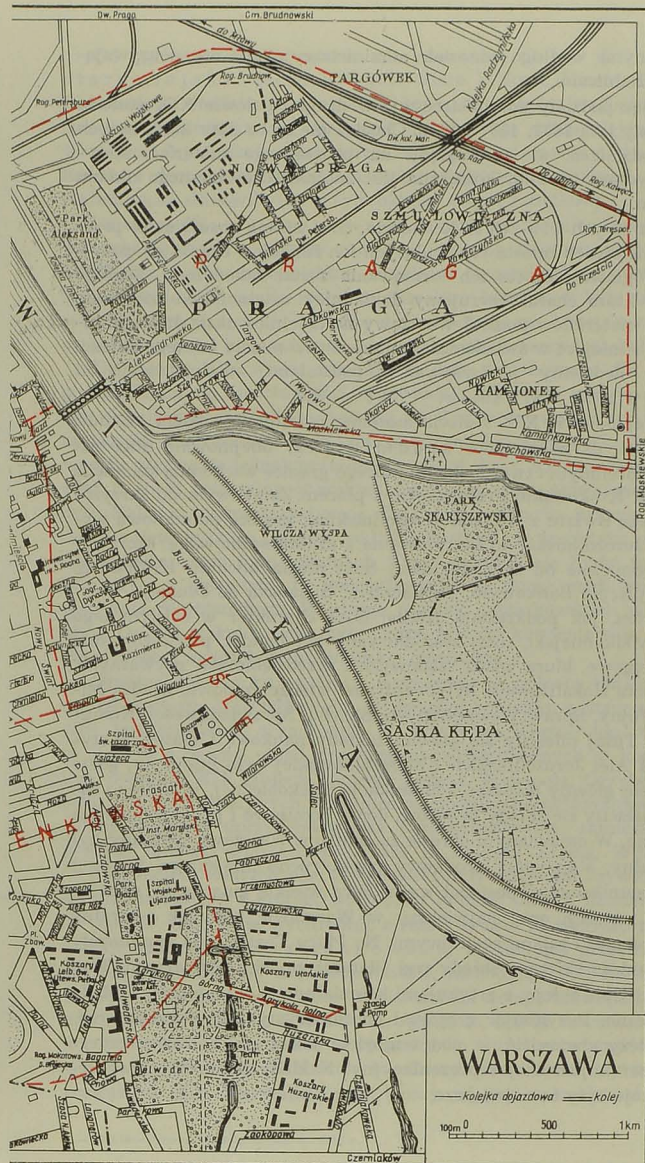












Dzielnice Warszawy powstałe historycznie i ukształtowane funkcjonalnie w drugiej połowie XIX i na początku XX w.

rowania danymi według jednostek administracyjnych, nie pokrywających się z dzielnicami.

Omawiając podziały administracyjne w drugiej połowie XIX stulecia uwzględniamy lata 1882, 1897 i 1913. Chociaż nie są to daty konkretnych zmian w podziałach, ale ze względu na podstawowe materiały statystyczne dotyczące tych lat konieczna jest znajomość ówczesnego układu cyrkulowego.

W latach 80-ych i 90-ych XIX stulecia, choć można obserwować przemiany w dzielnicach miasta różnicujących ich funkcje i charakter, przyjmujemy, iż główny proces ich formowania został zakończony. Dlatego też dla lat, które charakteryzujemy dokładniej, ustalamy na podstawie ówczesnych materiałów podział Warszawy na dzielnice ukształtowane historycznie i istniejące w świadomości mieszkańców miasta tamtego okresu. Układ ten będziemy porównywać z podziałami administracyjnymi aktualnymi w 1882, 1897 i 1913 r.

W drugiej połowie XIX stulecia możemy wyodrębnić siedem dzielnic.

Dzielnica I, określana jako *śródmiejska*, obejmowała ulice zamknięte nieforemnym czworobokiem, którego granicę wschodnią stanowiła ul. Miodowa, Krakowskie Przedmieście z placem Zamkowym do skrzyżowania Nowego Świata z Alejami Jerozolimskimi, granicę południową wytyczały Al. Jerozolimskie do skrzyżowania z ul. Marszałkowską, która zamykała *śródmieście* od zachodu, dalej linia biegła ulicami: Królewską, Graniczną, placem Bankowym, Tłomackiem, Bielańską do Długiej.

Obszar ten, jak podkreślają źródła, nosił charakter w ścisłym tego znaczeniu wielkomiejski, tutaj ześrodkowany był handel, pierwszorzędne zakłady usługowe, biura władz rządowych i przedsiębiorstw prywatnych. W *śródmieściu* zlokalizowane były: centralne władze rządowe, władze Ministerstw Wojny, Spraw Wewnętrznych, Skarbu, Sprawiedliwości, Komunikacji itp. Tutaj mieściły się główne zakłady naukowe i teatry, skrzyżowanie zaś Alei Jerozolimskich i Marszałkowskiej było miejscem, gdzie znajdował się główny dworzec komunikacji dalekobieżnej, w którego sąsiedztwie mieściły się składy towarów, domy komisowe i przedsiębiorstwa ekspedycyjne. W omawianym okresie za centrum Warszawy uważany był plac Teatralny, stanowiący środkowy punkt ruchu miejskiego. Spełniał funkcję komunikacyjną, posiadał ważne dwa wielkie gmachy — siedzibę magistratu i policji oraz największy w Warszawie budynek teatralny z dwoma scenami i salami readowymi. Na Placu Teatralnym znajdowały się najelegantsze sklepy i składy pod filarami gmachu teatralnego. Tam także mieściły się sklepy z artykułami kolonialnymi i wykwinne zakłady gastronomiczne. Rezygnując z opisu i charakterystyki innych ulic *śródmieścia* należy stwierdzić, iż pod względem także efektu zewnętrznego był to obszar najbardziej reprezentacyjny. Nakłady na bruki, oświetlenia i regulacje były tu największe.

Od ogólnego oblicza miasta zdecydowanie odbijała dzielnica II — staromiejska, obejmująca całe Stare i Nowe Miasto. Przeważała tu zabudowa średniowieczno-renańska, a część ze względu na swoją zawartość urbanistyczną i odrębność nie wymaga dokładniejszej charakterystyki. Jej funkcje gospodarcze sprowadzone zostały do drobnego handlu i drobnej wytwórczości rzemieślniczo-przemysłowej. Dzielnica staromiejska stanowiła już w tym okresie zespół zabudowy.

Dzielnica III — murańska, zwana także nalewkowską, stanowiła obszar zawarty między zachodnią granicą dzielnicy staromiejskiej, ul. Leszno i okopami miejskimi. Dzielnica ta zamieszkała głównie przez ludność żydowską nosiła wybitnie charakter handlowy, była także miejscem lokalizacji drobnego przemysłu konfekcyjnego i metalowego, w jej zachodniej części koncentrował się warszawski przemysł garbarski.

Do połowy XIX wieku dzielnica ta była przeznaczona dla wyłącznego osiedlania się tam ludności żydowskiej. Z czasem anulowanie ustaw ograniczających swobody osiedlania się Żydów spowodowało, iż ludność ta zaczęła zamieszkiwać w innych miejscach Warszawy. Dzielnica murańska utrzymała jednak przez bardzo długi okres, bo właściwie do 1939—1943 r., swój pierwotny charakter. Centralną ulicą omawianej dzielnicy były Nalewki, charakterystyczne dla całego obszaru; prawie wszystkie domy zajęte były na sklepy, składy hurtowe i warsztaty mieszczące się w podwórzach i mieszkaniach. Tutaj osiedlali się Żydzi przybyli do Warszawy z cesarstwa, tu koncentrowały się domy modlitwy i szkoły wyznania mojżeszowego. W stronę rogatek powązkowskich w okolicach ulicy Dzikiej zlokalizowane były liczne fabryki kamieniarskie zajmujące się wyrobem nagrobków na pobliskie cmentarze.

Dzielnica IV — zachodnia, wyznaczała od północy linia ulicy Leszno, od wschodu Marszałkowska, jej granicę południową stanowił odcinek Alei Jerozolimskich, a zachodnią ul. Towarowa. Obszar ten rozwijał się w oparciu o dawny układ przestrzenny zintegrowanych w końcu XVIII i na początku XIX stulecia jurydyk Leszna, Wielopola, Grzybowa, Walicowa i innych mniejszych. Dzielnica zachodnia charakteryzowała się wysokim stopniem uprzemysłowienia i zurbanizowania, zamieszkiwała ją głównie ludność proletariacka. Place za Żelazną Bramą, Witkowskiego i do lat sześćdziesiątych plac Grzybowski były miejscem ożywionego handlu jarmarcznego, z którego korzystała ludność innych dzielnic.

Jako V, dającą się wyodrębnić z reszty miasta ze względu na jej charakter, była dzielnica Łazienkowska, obejmująca przestrzeń, której granicą północną były Al. Jerozolimskie, zachodnią i południową — linia okopów, a wschodnią — ulice w sąsiedztwie kompleksów parkowo-ogrodowych (Frascati, park Ujazdowski, Agrykola, Ogród Botaniczny, Łazienki). Dzielnica ta, najmłodsza w stosunku do wyżej przedstawionych, rozwijała się od końca XIX stulecia. Zwarta zabudowa wytworzyła się wzdłuż osi ulicy Marszałkowskiej i przy jej przecnicach, zaś tereny na

osi Al. Ujazdowskich posiadały charakter willowo-parkowy. Dzielnica była zamieszkała przez ludność zamożniejszą.

VI dzielnicę w granicach administracyjnych Warszawy stanowiło Powiśle, w skład którego wchodziła cała część miasta położona nad Wisłą, po Zjazd. Była to najniżej usytuowana dzielnica w układzie przestrzennym Warszawy. Przez długi czas, bo do schyłku XIX wieku, słabo zaludniona i zabudowana ze względu na niebezpieczeństwo powodzi wobec braku wału ochronnego.

W odcinku środkowym Powiśla zlokalizowany był przemysł — na Solcu oraz w kierunku południowym przy ul. Czerniakowskiej, Przemysłowej, Fabrycznej, Ludnej. Powiśle było najuboższą dzielnicą miasta, zamieszkałą przez ludność proletariacką; tutaj także skupiało się środowisko ze znacznym marginesem społecznym. Powiśle mimo bliskiego położenia w stosunku do reszty Warszawy nie posiadało z górnym fragmentem miasta dogodnych połączeń komunikacyjnych. Zabudowę tej dzielnicy stanowiła mieszanina prymitywnych kamienic czynszowych z przewagą ubogich drewnianych domów i lepianek. Powiśle kontrastowało pod każdym względem z sąsiednimi dzielnicami. Jak pisze Jan Stanisław Bystron, „były to dwa odrębne światy stojące obok siebie, ale jakby obce i nieznane, jak gdyby nic wspólnego, jak gdyby nie było nic, co by je łączyło, w tym ostatnim świecie wszystko było inne, późniejsze, nędzniejsze i gorsze”.

Ostatnią dzielnicą w granicach administracyjnych dającą się przestrzennie wyodrębnić była Praga wraz z Kamionkiem, Szmulowizną i Nową Pragą o charakterze przedmiejskim.

Poza granicami administracyjnymi Warszawy kształtowały się jako wyraźnie dające się wyodrębnić dzielnice: Wola traktowana łącznie z Czystym i drogą Grójecką oraz Mokotów położony na południe od rogatek, wytyczony przez oś ul. Puławskiej. Zostały one włączone do Warszawy w wyniku wielkiej inkorporacji w 1916 r.

Osiedla takie, jak Grochów, Pelcowizna, Targówek, Bródno, Koło, Sielce, Powązki, Marymont, Żoliborz, które zostały częściowo uwzględnione w niniejszym opracowaniu, stanowiły w omawianych latach wraz z Wolą i Mokotowem strefę podmiejską i znalazły się w granicach miasta dopiero w 1916 r.

Tak zarysowany obraz dzielnic Warszawy będziemy konfrontować z podziałami administracyjnymi 1882, 1897 i 1913. Dane statystyczne dotyczące różnych aspektów życia miasta zbierane były według cyrkulów. Uważamy jednak, że dla prawidłowego i pełnego opisu zjawisk w ujęciu przestrzennym należy operować dzielnicami. Z tego względu warto zwrócić uwagę, gdy mówimy o rozbieżnościach między podziałem administracyjnym a układem dzielnic, iż fakt podziału jednej dzielnicy na kilka cyrkulów nie stanowi merytorycznej trudności (dane dla dzielnicy uzyskujemy przez proste sumowanie). Zasadnicza trudność powstaje natomiast,

gdy w granicach jednego cyrkułu łączono dzielnice lub ich części o różnym charakterze.

W podziale administracyjnym aktualnym w 1882 r. stwierdzamy następujące zmiany w stosunku do omówionego poprzednio podziału z 1857 r. Wprawdzie granice cyrkułów nie uległy zmianie, ale połączono cyrkuł I z XI, a więc część centrum z Powiślem oraz Stare Miasto, co jeszcze bardziej pogłębiło zróżnicowanie tego obszaru. Znalazły się bowiem w utworzonym cyrkule eleganckie ulice, jak Królewska, Trębacka, Senatorska i inne, oraz zaniedbany proletariacki fragment dzielnicy nadwiślańskiej. Zróżnicowany był także cyrkuł X, który obejmował znaczną część Nowego Świata z przecznicami oraz ubogi fabryczny fragment Powiśla.

Dużą różnorodnością charakteryzował się obszar cyrkułu IX (największego w mieście). W jego obręb wchodziły: dalsza część Powiśla w okolicach ulic Fabrycznej, Ludnej i początku Czerniakowskiej — uprzemysłowiona, dalej na południe posiadająca charakter wiejski, urbanizujące się tereny na południe od Al. Jerozolimskich oraz przedzielający te dwie części na całej ich długości kompleks ogrodowo-parkowy. Warto jeszcze zwrócić uwagę na duże trudności z wyodrębnieniem dzielnicy zachodniej, która została połączona z obszarem na południe od Al. Jerozolimskich i na zachód od Marszałkowskiej. W ten to sposób w jednym cyrkule znalazł się obszar o wysokim stopniu uprzemysłowienia i zwartej zabudowie oraz tereny noszące charakter przedmiejski. Tylko cyrkuły V/VI i IV odpowiadały dzielnicy muranowskiej, która była podzielona między powyższe cyrkuły.

Cała Praga stanowiła jeden cyrkuł XII. Różnice w podziale administracyjnym między 1882 i 1897 r. (wprowadzone w 1892 r.) sprowadzały się do korektur w śródmieściu i na północy miasta. Nie wpłynęły one w żaden sposób na istniejące przedtem rozbieżności.

Zmiany w 1892 r. wyodrębniły administracyjnie dzielnicę zachodnią, którą stanowiły cyrkuły VI, VII, VIII, oraz dzielnicę łązienkowską. Składały się na nią cyrkuły IX i X. Należy także zaznaczyć, iż w wyniku przyłączenia w 1889 r. przedmieść praskich (Kamionek, Szmulowizna, Nowa Praga) znacznie powiększył się cyrkuł XII, do którego przedmieścia te włączono. Toteż interpretacja danych dotyczących Pragi jest utrudniona.

Kolejny podział administracyjny (1908 r.) wprowadził zasadnicze zmiany. Nastąpiło połączenie Nowego Miasta ze Starym, które jednak rozerwane zostało wzdłuż linii średniowiecznych ulic: Kapitulna, Piekarska, Zapiecek, Celna. Południowy fragment Starego Miasta znalazł się w granicach I cyrkułu, obejmującego Powiśle i część śródmieścia. Utrzymany został nadal podział śródmieścia między kilka cyrkułów, nie pozwalający na wyodrębnienie tej dzielnicy. Dodatkowe zmiany granic

cyrkułu dzielnic zachodniej pozwalają na dokładniejsze jej wydzielenie niż według poprzedniego podziału.

W świetle przeprowadzonej analizy stwierdza się, że pierwsze podziały administracyjne Warszawy uwzględniały jej ówczesny układ historyczny i funkcjonalny. Stanowiły one podstawę przeprowadzanych i w latach następnych podziałów. Zmiany administracyjne dokonywane w drugiej połowie XIX wieku podporządkowane w dużym stopniu celom policyjno-administracyjnym nie uwzględniały rozwoju i przemian zachodzących w mieście. Stąd coraz wyraźniej występująca rozbieżność między układem funkcjonalnym a administracyjnym.

---

U w a g a: Kolejne podziały administracyjne ukazane zostały na siatce ulic Warszawy według stanu z końca omawianego okresu.



## LUDNOŚĆ

*Maria Nietyksza*

### Fazy i czynniki wzrostu demograficznego

Złożone zjawiska urbanizacji demograficznej wynikały z procesu przemieszczania się ludności wsi do miast. Miernikiem tak pojętej urbanizacji jest odsetek ludności zamieszkałej w miastach. Socjologowie postulują badania urbanizacji w czterech aspektach: ekonomicznym, demograficznym, przestrzennym (czy też przestrzenno-architektonicznym) i społecznym (socjologicznym).

Miernik demograficzny, pozornie oczywisty, budzi bowiem zastrzeżenia z następujących przyczyn: po pierwsze — brak jednoznacznej definicji miasta, po drugie — zjawisko urbanizacji nie ogranicza się do samych miast. Z braku definicji wynika różnorodność kryteriów miejskości i w konsekwencji poważne trudności porównywania stopnia urbanizacji na różnych terytoriach. Mimo tych zastrzeżeń wzrost odsetka ludności zamieszkałej w miastach uważany jest przez demografów, a także niektórych socjologów, za podstawowe kryterium urbanizacji.

Analiza wzrostu ludnościowego Warszawy opiera się na danych rocznych dla miasta w granicach administracyjnych<sup>1</sup>, na których podstawie można zaobserwować wpływ migracji i przyrostu naturalnego na rozwój Warszawy oraz scharakteryzować rozwój poszczególnych jej dzielnic.

---

<sup>1</sup> Podstawowe dla tego zagadnienia materiały Sekcji Statystycznej Magistratu m. Warszawy, a także dane „Obzorów” dotyczą obszaru cyrkulów miejskich. Przedmieścia i osady podmiejskie wchodziły w skład powiatu warszawskiego i pozostawały poza kręgiem zainteresowań Sekcji Statystycznej. Nie stanowiły one na ogół odrębnych gmin powiatu, lecz tylko ich części, pozostałe zaś części miały charakter wiejski; w miarę postępu urbanizacji granice osadnictwa typu miejskiego przesuwały się. Informacje dotyczące powiatu warszawskiego w „Obzorach warszawskiej gubernii” nie pozwalają na wyodrębnienie danych o przedmieściach i osadach podmiejskich.

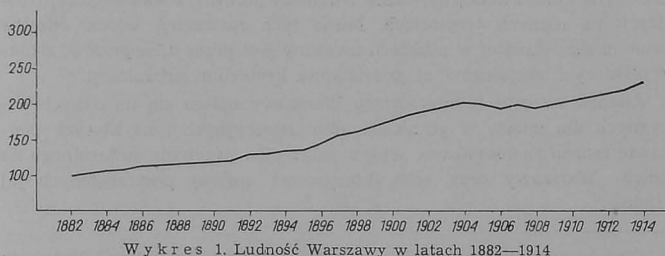
Rozwój ludnościowy Warszawy w latach 1882—1914<sup>2</sup> ilustruje tablica 2 i wykres 1.

Tabl. 2. Ludność Warszawy w latach 1882—1914

Rok	Ludność ogółem (dane na 1I)*	Wskaźnik wzrostu	Wskaźnik łańcuchowy	Rok	Ludność ogółem (dane na 1I)*	Wskaźnik wzrostu	Wskaźnik łańcuchowy
1882	382 964	100,0	100,0	1899	645 848	168,6	105,6
1883	391 491	102,2	102,2	1900	686 010	179,1	106,2
1884	404 889	105,7	103,4	1901	711 988	185,9	103,8
1885	406 965	106,3	100,5	1902	736 625	192,3	103,5
1886	431 864	112,8	106,1	1903	756 426	197,5	102,7
1887	439 174	114,7	101,7	1904	771 382	201,4	102,0
1888	444 814	116,2	101,3	1905	767 897	200,5	99,5
1889	445 770	116,4	100,2	1906	746 513	194,9	97,2
1890	455 852	119,0	102,3	1907	764 611	199,7	102,4
1891	465 272	121,5	102,1	1908	751 595	196,3	98,3
1892	490 417	128,1	105,4	1909	764 054	199,5	101,7
1893	501 021	130,8	102,2	1910	781 179	204,0	102,2
1894	515 654	134,7	102,9	1911	797 093	208,1	102,0
1895	535 968	140,0	103,9	1912	821 369	214,5	103,0
1896	553 643	144,6	103,3	1913	845 130	220,7	102,9
1897	601 408	157,0	108,6	1914	884 544	231,0	104,7
1898	611 389	159,7	101,7				

\* Wyjatek stanowią daty spisów 9 II 1882 i 9 II 1897 r.

Źródła: ludność ogółem za lata 1882—1901 — *Ruch ludności miasta Warszawy za okres dwudziestoletni (1882—1901)*, opracowany przez Sekcję Statystyczną Magistratu miasta Warszawy. Warszawa 1902; za lata 1902—1914: *Sprawozdanie o ruchu ludności miasta Warszawy za rok...* (od 1908 r. *Ludność miasta Warszawy*). Prace Sekcji Statystycznej Magistratu m. Warszawy.



Na ogólny przyrost ludności Warszawy złożyły się: przyrost naturalny i przyrost migracyjny. W latach 1882—1914 ludność wzrosła o 501 580, tj. o 131%; z tej liczby na przyrost naturalny przypadało 52% przyrostu

<sup>2</sup> Przyjęto rok 1882 jako cezurę początkową, ponieważ od tego roku poczynając dysponujemy dla całego okresu jednolitymi, w pełni porównywalnymi danymi o ludności Warszawy, pochodzącymi ze sprawozdań Magistratu (zob. źródła do tabl. 2).



rzeczywistego, na migracyjny zaś — 48%. Wyższy od przeciętnego był udział przyrostu naturalnego w rozwoju ludnościowym Warszawy na przestrzeni okresu do połowy lat 90-ych XIX wieku, wynosił bowiem 55,3% przyrostu rzeczywistego. W latach 1895—1914 zaznaczył się wzrost migracji, która w 49,3% wpłynęła na zwiększenie się liczby ludności, a więc w wyższym procencie niż dla całego czasokresu, mimo znacznych wahań i ubytków ludności podczas wojny rosyjsko-japońskiej i rewolucji 1905—1907. Szczególnie silne natężenie migracji charakteryzuje bardzo dynamiczny okres w rozwoju Warszawy, mianowicie lata 1895—1900. Ludność wzrosła wówczas o 150 042, co stanowi blisko 30% przyrostu w całym okresie 1882—1914; wzrost w omawianym pięcioleciu w decydującej mierze, bo w 63,3%, wynikał z migracji, a tylko w 34,7% z przyrostu naturalnego. Jeszcze w latach 1900 i 1901 napływ ludności przewyższał przyrost naturalny, różnica w wysokości wskaźników była już jednak znacznie mniejsza dla 1901 niż dla 1900 r. Po okresie rewolucyjnym przyrost wskutek migracji zaczął przeważać nad przyrostem naturalnym w 1910 r., jeszcze nieznacznie, lecz w latach następnych w coraz większym stopniu. W przedwojennym czteroleciu stanowił on 71% przyrostu ogólnego, przyrost naturalny zaś tylko 29%.

Informacji o pochodzeniu terytorialnym imigrantów i ich składzie społeczno-zawodowym dostarczają spisy ludności, a mianowicie zestawienia uwzględniające podział mieszkańców według miejsca urodzenia oraz podział według zawodów i miejsca urodzenia (w Warszawie i poza Warszawą) — dla 1882 r. i podział robotników i służby domowej według zajęć i miejsca urodzenia dla 1897 r.

Dysponujemy ponadto liczbami ludności stałej i niestałej dla lat 1889—1914 (zob. tabl. 9 w aneksie). Należy tu wyjaśnić, że ludność stała to mieszkańcy zapisani do ksiąg ludności stałej, ludność niestała — mieszkańcy zapisani do ksiąg ludności niestałej; kategorie „urodzeni w Warszawie” i „ludność stała” oraz „urodzeni poza Warszawą” i „ludność niestała” nie są identyczne. O wpisy do ksiąg ludności stałej zabiegała stosunkowo niewielka część przybyszów, zdecydowana ich większość pozostawała przy zapisach do ksiąg ludności niestałej, co wiązało się z ich charakterem zawodowo-społecznym. Toteż wśród ludności niestałej stopniowo wzrastała liczba urodzonych w Warszawie — dzieci i wnuków imigrantów spoza miasta. Ludność napływowa była więc mniej liczna niż niestała, nie mamy jednak podstaw źródłowych do wnioskowania o różnicach między tymi kategoriami.

W 1880 r. (najbliższym cezurze początkowej omawianego okresu, dla którego dysponujemy odpowiednimi danymi) ludność niestała stanowiła 38,7%. Na początku lat 90-ych stan jej osiągnął liczebność ludności stałej, w roku 1914 ludność niestała stanowiła 67,8% ogółu mieszkańców. W latach 1889—1914 ludność stała wzrosła o niecałe 17%, ludność niestała zaś o blisko 197%. O ile wzrost pierwszej z wymienionych kategorii

dokonywał się niemal wyłącznie wskutek przyrostu naturalnego, to drugiej z nich przede wszystkim dzięki napływowi z zewnątrz. Wskaźniki przyrostu naturalnego obu grup kształtowały się zapewne różnie z uwagi na ich odmienną strukturę wieku będącą jednym z elementów warunkujących wielkość przyrostu.

Dla charakterystyki imigracji do Warszawy i jej przedmieść szczególnie przydatne są dane spisów 1882 i 1897 r., uwzględniające miejsce urodzenia. Pozwalają one określić źródła napływu ludności oraz dają pogląd na skład społeczno-zawodowy imigrantów. Nie dysponujemy niestety porównywalnymi informacjami dla końca okresu. W rozważaniach wzięto pod uwagę ludność bez wojska skoszarowanego.

T a b l. 3. Ludność Warszawy według miejsca urodzenia w latach 1882 i 1897

Rok	Miejsce urodzenia					
	Warszawa	gubernia warszawska	inne gubernie Królestwa Polskiego	pozostałe części państwa rosyjskiego	inne państwa	ogółem
1882	201 444	43 161	100 089	21 456	16 814	382 964
1897*	314 393	87 086	143 119	45 182	11 628	601 408
1882	52,6	11,3	26,1	5,6	4,4	100,0
1897*	52,3	14,5	23,8	7,5	1,9	100,0

\* Ludność bez wojska skoszarowanego.

Źródło: 1882 r. — *Rezultaty spisu jednolitego ludności m. Warszawy. 1882*, cz. 1 Warszawa 1883, tabl. 27; 1897 r. — *Pierwaja wsieobszczaja pieriepis nasilenija Rossijskoj Imperii 1897 goda*, t. LI, Warszawa, Pietierburg 1904, tabl. VII.

Miejscem urodzenia ponad połowy mieszkańców miasta była Warszawa. Odsetek tej grupy utrzymał się w latach 1882—1897 na tym samym poziomie. Liczebnie zwiększyła się ona ponad półtorakrotnie; dość równomiernie wzrosła liczba mężczyzn (o 58%) i kobiet (o 54%).

Z najbliższego zaplecza Warszawy, z guberni warszawskiej, pochodziło 11,3% mieszkańców miasta w 1882 r. i 14,5% w 1897 r., co świadczy o wzmożeniu napływu z tego rejonu. W liczbach bezwzględnych nastąpił dwukrotny wzrost zarówno mężczyzn, jak i kobiet.

Odsetek imigrantów z pozostałych (poza warszawską) guberni Królestwa Polskiego zmniejszył się z 26,1% w 1882 r. do 23,8% w 1897 r., mimo wzrostu liczbnego tej grupy o ponad 40% (mężczyzn o 42%, kobiet o 44%). W latach 1882—1897 zwiększył się napływ do Warszawy przede wszystkim z guberni warszawskiej oraz prawobrzeżnych nie uprzemysłowionych i słabo zurbanizowanych rejonów Królestwa, głównie Mazowsza i Podlasia. Równocześnie uległa osłabieniu imigracja z dynamicznie rozwijających się gospodarczo obszarów, zwłaszcza z guberni piotrkowskiej.

Dane dotyczące przedmieść w 1897 r. wskazują na przewagę ludności

zamiejscowej nad miejscową: urodzeni w Warszawie stanowili 43,9%, urodzeni poza Warszawą zaś 56,1%. Ponad 36% mieszkańców przedmieść pochodziło z guberni warszawskiej, przybysze z wszystkich innych guberni stanowili grupę o połowę mniejszą.

Pogląd na społeczno-zawodowy skład imigracji dają różne dla obu lat spisowych i nieporównywalne zestawienia. Dla 1882 r. dokonano podziału mieszkańców Warszawy według zawodu obiektywnego i miejsca urodzenia w dwóch tylko kategoriach: urodzonych w Warszawie i poza Warszawą; dla 1897 r. uwzględniono bardziej szczegółowo podział według miejsca urodzenia, lecz tylko dla robotników i służby domowej<sup>3</sup>.

W 1882 r. ludność miejscowa przeważała tylko w handlu i ubezpieczeniach (57,0%), stanowiła stosunkowo wysoki odsetek w przemyśle i rzemiośle (42,4%). Imigranci natomiast (z wyłączeniem rolnictwa) przeważali w działach: służba domowa (86,4%), transport i komunikacja (70,4%), wyrobnicy (68,6%), urzędnicy i wolne zawody (67,9%). W ostatnim z wymienionych działów poważną rolę odgrywali rosyjscy urzędnicy w administracji państwowej.

Ludność napływowa, głównie wiejska, w znacznie większej mierze niż miejscowa utrzymywała się z zajęć nie wymagających kwalifikacji; wysoki odsetek imigrantów w dziale transportu i komunikacji wiązał się zapewne z dużymi możliwościami zatrudnienia w nim także pracowników niewykwalifikowanych: tragarzy, woźniców, posłańców itp.

W 1897 r. robotnicy i służba (czynniki zawodowo) w blisko 51% byli urodzeni w guberni warszawskiej łącznie z Warszawą, odsetek urodzonych w Warszawie musiał więc być niższy. Zapewne co najmniej 15% z omawianej grupy ludności urodziło się w guberni warszawskiej, a nie więcej niż 35% w Warszawie. Imigranci z pozostałych, poza warszawską, guberni Królestwa Polskiego stanowili 41,5% robotników i służby, podczas gdy analogiczny odsetek dla całej ludności Warszawy w 1897 r. wynosił 23,8%. Imigracja z tego obszaru miała więc charakter przede wszystkim proletariacki.

Najintensywniejszy był napływ z nie uprzemysłowionych obszarów prawobrzeżnych Królestwa Polskiego. Znamienne, że w tej grupie ludności wyższy odsetek pochodził z guberni łomżyńskiej niż z piotrkowskiej, odwrotnie niż miało to miejsce w stosunku do ogółu mieszkańców. Imigracja z północno-wschodniej części Królestwa miała w większej mierze niż z guberni piotrkowskiej charakter proletariacki.

Trzeba więc stwierdzić, że blisko połowa mieszkańców Warszawy to ludność napływowa, pochodząca przede wszystkim z guberni warszaw-

<sup>3</sup> Zestawienia robotników i służby w 1897 r. zawierają dane dla Warszawy z przedmieściami, co jednak nie mogło w istotny sposób zaważyć na ogólnych proporcjach. Poważnym mankamentem publikacji źródłowej jest niemożliwość wyodrębnienia dla Warszawy urodzonych w samym mieście spośród urodzonych w guberni warszawskiej, co utrudnia wnioskowanie.

skiej, bezpośredniego zaplecza miasta, oraz z innych rejonów Królestwa Polskiego, zwłaszcza pozostałej części Mazowsza i Podlasia, a więc rejonów nie uprzemysłowionych i słabo zurbanizowanych. Do Warszawy przybywali przeważnie ludzie w wieku produkcyjnym, nie obciążeni rodzinami. Imigracja miała w przeważającej mierze charakter proletariacki. Napływająca ludność wiejska nie posiadała na ogół określonych kwalifikacji do zawodów miejskich.

## Dynamika rozwoju ludności dzielnic

Dynamika wzrostu ludności Warszawy wykazuje wyraźne zróżnicowanie terytorialne na tle rozwoju przestrzennego miasta, jego zabudowy oraz kształtowania się charakteru gospodarczego i społecznego dzielnic.

Omówionemu wyżej przyrostowi ludności Warszawy o 131% towarzyszyło zwiększenie się obszaru zaledwie o 19,5%. Toteż gęstość zaludnienia wzrosła bardzo znacznie.

Tabl. 4. Gęstość zaludnienia w Warszawie w latach 1882, 1897 i 1913

Rok	Powierzchnia w ha	Liczba mieszkańców ogółem	Liczba mieszkańców na 1 ha
1882	2 740	382 964	140,0
1897*	3 048	601 408	197,3
1897**	3 048	624 189	204,9
1913	3 273	845 130	258,2

\* Ludność bez wojska.

\*\* Ludność z wojskiem.

*Źródło:* dane odnośnie powierzchni dla lat 1882 i 1897 — *Wyniki spisu powszechnego z 1921 r. na terenie m. st. Warszawy. Zestawienie i rozbiór krytyczny*, Prace Wydziału Statystycznego m.st. Warszawy, nr 3, Warszawa 1928, s. 8; dla 1897 r. — *Pierwaja wsieobszczaja pieriepis...*, s. 1; dla 1913 r. przyjęto powierzchnię podaną dla 1916 r. w: „*Rocznik Wydziału Statystycznego Magistratu miasta Warszawy*”, 1916, s. 105.

Odmienne kształtowała się sytuacja w Warszawie lewobrzeżnej i na Pradze (tabl. 5). Praga była znacznie rzadziej zaludniona niż Warszawa lewobrzeżna, w odniesieniu do której wskaźniki dla poszczególnych lat były wyższe od przeciętnych dla całego miasta. Ale też na Pradze ludność wzrastała znacznie szybciej niż w pozostałej części Warszawy i szybciej rosła też gęstość zaludnienia. W okresie 1882—1913 gęstość zaludnienia Pragi zwiększyła się 2,8 raza, Warszawy lewobrzeżnej — 1,9 raza.

Prześledzenie dynamiki rozwoju poszczególnych części Warszawy umożliwia wyodrębnienie rejonów porównywalnych w trzech przekrojach czasowych, mianowicie w latach 1882, 1897 i 1913 (zob. tabl. 10).

T a b l. 5. Gęstość zaludnienia w Warszawie lewobrzeżnej  
i na Pradze w latach 1882, 1897 i 1913

Rok	Liczba mieszkańców na 1 ha	
	w Warszawie lewobrzeżnej	na Pradze
1882	164,0	35,0
1897*	265,9	62,4
1913	320,9	98,7

\* Uwzględniono ludność wraz z wojskiem, ponieważ publikowane wyniki spisu ludności w zestawieniach szczegółowych operują tą kategorią.

Źródło: dla 1882 r. wskaźniki zaczerpnięto z: *Wyniki spisu powszechnego z 1921 r. na terenie m. st. Warszawy*, s. 8; dla 1897 r. obliczenia na podstawie: *Pierwaja wsieobsczaja pierieptis...*, s. 1; dla 1913 r. powierzchnię Pragi przyjęto jak w 1897 r., gdyż według planów miasta nie uległa zmianie; obszar Warszawy lewobrzeżnej uzyskano jako różnicę powierzchni Warszawy ogółem i powierzchni Pragi.

Najwyższy wskaźnik przyrostu na 1000 mieszkańców w stosunku do stanu z 1882 r. znacznie przewyższający odpowiednie wskaźniki dotyczące innych dzielnic wykazuje Praga. Wynosi on 4547,9, podczas gdy dla Warszawy lewobrzeżnej wynosi 1058,4, a najbardziej dynamicznej południowo-zachodniej części miasta — 1553,3. Rozwój ludnościowy Pragi dokonał się głównie w wyniku inkorporacji w 1889 r., lecz w okresie 1897—1913, kiedy to obszar dzielnicy pozostawał bez zmiany, obserwuje się także znaczny stosunkowy wzrost ludności (582,4 na 1000 mieszkańców w 1897 r.), przewyższający przyrost średni całego miasta i Warszawy lewobrzeżnej.

W Warszawie lewobrzeżnej największy przyrost ludności notuje się w części miasta wyodrębnionej w 1882 r. jako cyrkuł VIII. Rozwój tej dzielnicy postępował nierównomiernie, był znacznie szybszy w pierwszym niż drugim podokresie. Szczegółowsza analiza prowadzi do wniosku, iż początkowo wzrost dotyczył zwłaszcza części położonej centralnie (między Marszałkowską, Al. Jerozolimskimi i Twardą), następnie stopniowo obejmował obszar od Twardej w kierunku ulic Towarowej i Karolkowej. Cyrkuł VIII — według podziału administracyjnego w 1897 r. — charakteryzowała w tym roku największa w mieście gęstość zaludnienia (570,7 mieszkańców na 1 ha).

Pod względem charakteru gospodarczo-społecznego rejon bardzo zbliżony do omówionego stanowił przylegający doń od północy cyrkuł VII. Wykazywał on wysoki wskaźnik przyrostu ludności w całym badanym okresie — 1108,9 na 1000 mieszkańców w 1882 r., i rozwój równomierny w obu uwzględnianych podokresach (odpowiednie wskaźniki: 459,8 i 444,6). Wzrost ludności dokonywał się tu po części na skutek stopniowego włączania w granice administracyjne cyrkułu VII przedmieścia wolskiego (tzw. Wola „pod gminą”). W 1897 r. cyrkuł VII znajdował się na drugim miej-

scu po cyrkule VIII, jeśli chodzi o gęstość zaludnienia (427,4 mieszkańców na 1 ha).

Oba scharakteryzowane rejony, zwłaszcza ich część leżąca na północ od Al. Jerozolimskich, ukształtowały się jako dzielnica przemysłowa, zwana dzielnicą zachodnią.

W położonym na północ od tej dzielnicy Muranowie wyodrębnić można dwie części rozgraniczone ulicą Dziką. W latach 1882—1913 bardzo wysoką dynamikę wzrostu ludności wykazywał zwłaszcza Muranów południowo-zachodni, a mianowicie 1359,6 mieszkańców na 1000 w 1882 r. Znacznie szybszy był wzrost w pierwszym podokresie; odpowiednie wskaźniki: 690,4 i 395,9. W latach 1897—1913 możemy obserwować dwie wydzielone jednostki administracyjne — cyrkule III i V. Oba były gęsto zaludnione w 1897 r.; w cyrkule III spis wykazał 412,3 mieszkańców na 1 ha, cyrkul V charakteryzował się zapewne większą jeszcze gęstością zaludnienia, gdyż wskaźnik 236,7 mieszkańców na 1 ha dotyczył powierzchni, której około połowa przypadała na cmentarze, rzeczywista gęstość zaludnienia była więc około dwukrotnie wyższa. W latach 1897—1913 ten właśnie rejon Muranowa wykazywał większą dynamikę wzrostu ludności — 445,6 na 1000 mieszkańców w 1897 r.

W części Muranowa leżącej na północny wschód od ul. Dzikiej (cyrkul IV) tempo wzrostu ludności w latach 1882—1913 było mniejsze niż w zachodniej części miasta — na 1000 mieszkańców przybyło bowiem 723,5, przy czym w pierwszym podokresie wzrost był stosunkowo znacznie większy niż w drugim.

Najstarsza część Warszawy, Stare Miasto i Nowe Miasto, oraz wschodnia część Śródmieścia (cyrkul X) wykazywały najmniejszą dynamikę wzrostu ludności, znacznie poniżej średniej dla całego miasta. Wskaźnik dla pierwszego z wymienionych rejonów wynosił 608,2; wzrost w obu podokresach był dość równomierny, aczkolwiek widoczna jest pewna tendencja malejąca (odpowiednie wskaźniki dla podokresów: 277,3 i 259,0). Rzeczywista różnica tempa wzrostu była nieco większa niż wskazują przytoczone dane, wskaźnik dotyczący lat 1897—1913 został bowiem podwyższony wskutek włączenia do omawianego rejonu obszaru o zwartej zabudowie, ograniczonego ulicami Marszałkowską, Królewską, Krakowskim Przedmieściem i Świętokrzyską.

Śródmieście wschodnie łącznie z częścią Powiśla (na północ od Al. Jerozolimskich) wykazywało w latach 1882—1913 najniższy przyrost stosunkowy w skali całego miasta (330,0 na 1000 mieszkańców w roku 1882) i bardzo wyraźnie malejący (odpowiednie wskaźniki dla podokresów: 280,0 i 39,1). Przesunięcie administracyjne wymienionego wyżej bloku ulic obniżyło niewątpliwie wskaźniki za lata 1897—1913, niemniej jednak przyrost ludności był tu niski. Już w latach 1840—1870 zwarta zabudowa objęła obszar na północ od Al. Jerozolimskich, Nowy Świat i jego przecznice aż do Marszałkowskiej stanowiły dzielnicę zamożną i jej spo-

teczny charakter nie sprzyjał znacznemu wzrostowi zagęszczenia ludności. Powiśle zaś sztucznie podzielone granicą administracyjną stanowiło już na początku lat 90-ych gęsto zaludnioną dzielnicę nędry.

Dynamika wzrostu ludności w części miasta wydzielonej jako cyrkuł IX była bardzo wysoka. W okresie 1882—1913 przybyło 1390,6 osób na 1000 mieszkańców w 1882 r., przy czym tempo przyrostu było niemal dwukrotnie wyższe w latach 1897—1913 niż w 1882—1897. W cyrkule IX wojsko najliczniej skupione na obszarze Warszawy w istotny sposób podnosiło liczbę ludności w 1897 r., dając w efekcie pozornie wyższy od rzeczywistego wskaźnik przyrostu mieszkańców w pierwszym podokresie, a niższy w drugim. Równocześnie jednak wypaczenia te niwelowały skutki zmian granic cyrkułów w rejonie Marszałkowskiej, Mokotowskiej i Kruczej. Niewątpliwie więc wskaźniki dla poszczególnych podokresów (387,1 i 723,4) prawidłowo obrazują tendencje wzrostu ludności omawianej dzielnicy.

Wyraźnie więc zaznaczył się wpływ ograniczeń administracyjnych. Miasto rozrastało się przede wszystkim w kierunku zachodnim, o czym zadecydowały czynniki natury gospodarczej; ten kierunek rozwoju przestrzennego i ludnościowego dominował zwłaszcza w latach 80-ych i 90-ych XIX wieku. W miarę upływu czasu rejony najbardziej dynamicznego wzrostu mieszkańców przesuwały się od dzielnic położonych centralnie ku zachodniej granicy Warszawy. Dzielnica zachodnia i stopniowo wchłaniana przez miasto Wola ukształtowały się jako dzielnice przemysłowe i robotnicze, Muranów — z przeważającą ludnością żydowską — był dzielnicą przede wszystkim drobnego rzemiosła i handlu, ale skupiał się tu i proletariats, głównie żydowski.

Na przełomie XIX i XX wieku osłabło tempo wzrostu ludności bardzo gęsto już wówczas zaludnionej zachodniej części Warszawy, głównym kierunkiem rozwoju stał się kierunek południowy. Nastąpiło znaczne przyspieszenie tempa wzrostu liczby mieszkańców w części miasta leżącej na południe od Al. Jerozolimskich, pozostające w związku z rozbudową w kierunku Mokotowa i Czerniakowa, dzielnic o zróżnicowanym społecznie i gospodarczo charakterze.

W Warszawie lewobrzeżnej niską stosunkowo dynamikę ludnościową wykazywały dzielnice północno-wschodnie, a więc najstarsze tereny miejskie Starego i Nowego Miasta w pełni ukształtowane u progu omawianego okresu, najniższą zaś Powiśle z częścią Śródmieścia — najstarsza dzielnica przemysłowa, która powstała w początkowym okresie rozwoju Warszawy kapitalistycznej, a utraciła swoje znaczenie gospodarcze na rzecz zachodniej dzielnicy przemysłowej.

Porównanie dynamiki ludnościowej Warszawy lewobrzeżnej i Pragi wskazuje na wyższą dynamikę wzrostu Pragi, utrzymującą się w całym omawianym okresie; wynikała ona w pewnej mierze ze stosunkowo niskiej liczebności mieszkańców tej dzielnicy na początku okresu i małej

wówczas gęstości zaludnienia, jak również przyłączenia przedmieść praskich do miasta — jedynej w latach 1882—1913 znacznej inkorporacji.

W całym badanym okresie na rozwój ludnościowy Warszawy oddziaływały jako czynnik niezmienny jej funkcje administracyjne i kulturalne, które odgrywały rolę przede wszystkim w kształtowaniu składu zawodowego ludności. Jednocześnie na współzależne między sobą — rozwój przestrzenny i rozwój ludnościowy — oddziaływały zmienne czynniki gospodarcze, zwłaszcza zmiany lokalizacji przemysłu, związane w głównej mierze z rozbudową linii komunikacyjnych i utworzeniem węzła warszawskiego. Specyficzny czynnik stanowiły ograniczenia administracyjne, hamujące swobodny, zgodny z warunkami geograficznymi i tendencjami gospodarczymi rozwój miasta. Ostatnie dwa czynniki wywarły bardzo istotny wpływ nie tylko na obszar zamknięty granicami administracyjnymi Warszawy, lecz także na rozwój jej przedmieść.

## Struktura zawodowa

Dla odtworzenia struktury zawodowej ludności Warszawy przełomu stuleci podstawowym źródłem są spisy ludności z lat 1882 i 1897. Wyniki pierwszego spisu międzywojennego z 1921 r. (opracowane dla Warszawy przez A. Pańskiego) pozwalają mimo licznych zastrzeżeń na uchwycenie tendencji zmian w latach poprzedzających wybuch I wojny światowej. Ponadto, odnośnie ludności czynnej zawodowo, z powodzeniem dają się wykorzystać wyniki badań A. Szczypiorskiego dotyczące 1869 r., co pozwala śledzić zmienność tej kategorii mieszkańców Warszawy w znacznie dłuższym czasokresie.

Opierając się na kryterium zawodu obiektywnego, przeprowadzono podział na osiem działów (zob. tabl. 12 i wykres 2). Należy zaznaczyć, że większość kategorii wyodrębnionych w spisach według zawodu subiektywnego można było włączyć do określonego działu. Poza działami zawodowymi pozostała liczna grupa wyrobników, co do której brak podstaw dla przeprowadzenia podziału między poszczególne działy gospodarki. Toteż z punktu widzenia głównego kryterium klasyfikacji jest to grupa bliżej nie określona. Wyrobnicy zostali więc włączeni jako podgrupa do działu VIII. Określenia tego używano najczęściej w stosunku do najemnych robotników dniówkowych, nie posiadających określonych kwalifikacji. Posługujemy się terminem „wyrobnicy”, występującym w ówczesnych źródłach, z pełną świadomością, że chodzi tu o kategorię przekształcającą się właśnie w omawianym okresie z wyrobników epoki wczesnokapitalistycznej w robotników niewykwalifikowanych w nowoczesnym znaczeniu.

W obu spisach służących za podstawę opracowania składu zawodowego nie występują w ogóle bezrobotni. Najbardziej prawdopodobne jest, że



częściowo znaleźli się oni wśród wyrobników (ze względu na charakter zawodowo-społeczny tej grupy), częściowo zaś wśród osób niewiadomego zajęcia.

\*

Punktem wyjścia w badaniach struktury zawodowej powinno być ustalenie stosunku czynnych zawodowo do ogółu ludności oraz prześledzenie tendencji zmian tego wskaźnika w czasie. Określa on stopień aktywności zawodowej mieszkańców oraz obciążenie czynnych zawodowo osobami pozostającymi na ich utrzymaniu. Zróznicowanie tego wskaźnika w zależności od działów zawodowych (czy też poszczególnych grup w ramach działów) i pozycji społecznej w zawodzie wzbogaca w istotny sposób charakterystykę stosunków społecznych.

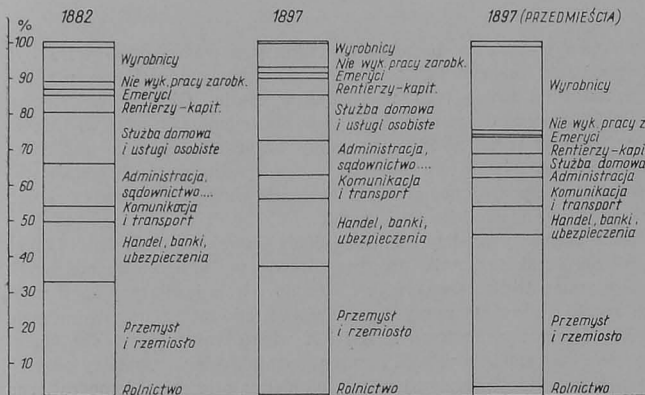
Ważne elementy analizy dla pogłębienia charakterystyki omawianego zagadnienia i jako czynniki mogące ułatwić wyjaśnienie zachodzących w czasie zmian to tenże wskaźnik obliczony odrębnie dla populacji męskiej i żeńskiej oraz dla różnych grup wieku, również z uwzględnieniem płci. Dla Warszawy przełomu XIX i XX wieku ważny jest także aspekt wyznaniowy z uwagi na wysoki i stale w tym okresie wzrastający odsetek ludności żydowskiej odznaczającej się odmienną strukturą demograficzną i stanowiącej specyficzną grupę pod względem zatrudnienia.

W latach 1882—1897—1921 odsetek zawodowo czynnych malał, wynosił kolejno 46,6—44,4—43,4.

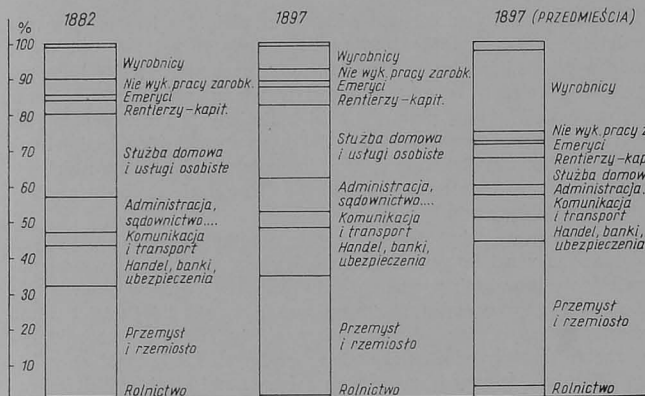
Konfrontacja aktywności zawodowej z płcią i wiekiem pozwala stwierdzić, że w latach 1882—1897 zaszły zmiany stwarzające obiektywne możliwości spadku odsetka zawodowo czynnych wśród całej ludności, a mianowicie: spadek odsetka ludności w wieku produkcyjnym oraz zmniejszenie się liczebnej przewagi kobiet. Zmiany te nie tłumaczą jednak w pełni omawianego zjawiska. Tylko w stosunku do małoletnich (grupy stosunkowo zwiększającej się liczebnie) spadek aktywności zawodowej znajduje dostateczne wyjaśnienie. Wiązał się zapewne z ustawodawstwem fabrycznym.

Szczególnie ważny był jednak spadek odsetka zawodowo czynnych wśród ludności w wieku produkcyjnym. Wyjaśnienia tego zjawiska szukać należy w stosunkach wyznaniowych Warszawy. Otóż w omawianym okresie licznie napływała do miasta ludność żydowska i jej udział wśród ogółu mieszkańców zwiększał się. Społeczność żydowską zaś charakteryzował znacznie niższy odsetek zawodowo czynnych niż ludność chrześcijańską. Wynikało to przede wszystkim z odmiennej struktury demograficznej oraz specyfiki zatrudnienia tej grupy mieszkańców Warszawy, utrzymującej się w przeważającej mierze z drobnego handlu i rzemiosła i w której liczna była kategoria pomagających członków rodzin nie ujawniona w spisach dziewiętnastowiecznych. Znaczenie obu tych działów

# CZYNNI I BIERNI ZAWODOWO



## CZYNNI ZAWODOWO



Wykres 2. Ludność Warszawy według zawodu obiektywnego w latach 1882 i 1897

zająć w strukturze zawodowej Warszawy zwiększało się. Toteż w miarę względnego wzrostu ludności żydowskiej wzrastała też grupa mieszkańców tylko pozornie nie uczestnicząca w pracy zarobkowej. Znaczna jej część to osoby w wieku produkcyjnym i starsze. Trudno powiedzieć, w jakim stopniu uwzględnienie tej kategorii jako zawodowo czynnych skorygowałoby odsetki, niewątpliwie jednak spadek aktywności zawodowej ludności Warszawy był w rzeczywistości mniejszy niż to wykazują spisy.

Przesunięcia w składzie zawodowym ludności Warszawy można prześledzić dokładnie tylko w latach 1882—1897. Największy odsetek mieszkańców czynnych i biernych zawodowo łącznie utrzymywał się z przemysłu i rzemiosła (32,1% i 36,0%). Następne w kolejności działy to: handel (17,0% i 19,3%), służba domowa i usługi osobiste (14,2% i 12,8%), administracja (12,0% i 9,9%) oraz grupa wyrobników (9,3% i 6,6%); dział komunikacji i transportu znajdował się na dalszym miejscu (4,5% i 6,5%). Wszystkie działy i grupy z wyjątkiem osób niewiadomego zajęcia wykazywały w omawianym okresie wzrost absolutny liczby utrzymujących się z nich mieszkańców Warszawy. Jednoczesny względny przyrost obserwuje się w stosunku do działów: rolnictwa (nieznaczny), przemysłu i rzemiosła, handlu oraz komunikacji i transportu.

Najintensywniej wzrosła ludność ogółem w dziale komunikacji i transportu, przybyło bowiem 129,6 osób na 100 w 1882 r.; dynamika tego działu znacznie przewyższała wszystkie pozostałe. Było to związane z rozwojem warszawskiego węzła kolejowego, komunikacji miejskiej oraz kolejek dojazdowych. Zbliżony, dość wysoki przyrost, znacznie przewyższający przeciętny (57,7), wykazywały działy handlu (79,3), przemysłu i rzemiosła (76,9) oraz rolnictwa (72,0). Zwraca uwagę znikomy wzrost liczebny grupy wyrobników oraz stosunkowo niski działu administracji.

Zmiany w składzie ludności czynnej zawodowo śledzić można — jak o tym wspomniano — w dłuższym okresie, mianowicie od 1869 roku. Wobec faktu, iż dane dla tego roku są niepełne, ponieważ nie wszystkie kategorie ludności aktywnej zawodowo zostały uwzględnione, trzeba je traktować jako orientacyjne. Istniejące w źródle luki wpłynęły przede wszystkim na obniżenie liczebności i odsetków zatrudnionych w przemyśle i rzemiośle oraz handlu.

W latach 1869—1882 nastąpił absolutny wzrost wszystkich dających się porównać działów zajęć, wyróżnia się zwłaszcza przeszło pięciokrotny wzrost zatrudnienia w komunikacji i transporcie oraz ponad dwukrotny w przemyśle i rzemiośle oraz w handlu. Istotne przesunięcia w składzie procentowym dotyczą głównie działów I—VI i grupy wyrobników. Mianowicie wzrósł znacznie odsetek czynnych zawodowo w przemyśle i rzemiośle z 22,07% do 31,9% (wzrost rzeczywisty był mniejszy wobec zaniżenia odsetka w 1869 r.) oraz komunikacji i transporcie z 1,31% do 3,4%. Dane dotyczące handlu wskazują na pewien wzrost z 10,80% do 11,4%, wobec jednak sytuacji podobnej jak w przemyśle i rzemiośle

wzrost ten był mniejszy, być może też, że zatrudnienie w tym dziale utrzymywało się na nie zmienionym poziomie. Względny spadek natomiast zaznaczył się w stosunku do służby domowej i usług osobistych (28,16‰—23,9‰), i wyrobników (13,17‰—8,7‰), a także działu administracji (12,97‰—10,0‰). Służba domowa i usługi skupiały w 1869 r. największy odsetek zawodowo czynnych.

Tak więc w latach 1869—1882 zaszły w składzie ludności zawodowo czynnej Warszawy zmiany znamienne zarówno ze względu na rozwój gospodarczy miasta, jak i jego sytuację polityczną: na pierwsze miejsce pod względem liczebności wysunęła się grupa zatrudnionych w przemyśle i rzemiośle, której znaczenie nadal będzie wzrastało, zaznaczyła się bardzo wysoka dynamika wzrostu zatrudnienia w komunikacji i transporcie oraz tendencja spadkowa w stosunku do najemnych pracowników niewykwalifikowanych — służby domowej i wyrobników. Względne zmniejszenie się działu administracji, sądownictwa, wolnych zawodów wiązało się z ograniczeniem stołecznych funkcji Warszawy po powstaniu styczniowym i w ogóle całokształtem polityki władz carskich wobec Królestwa Polskiego.

W latach 1882—1897, podobnie jak w okresie 1869—1882, nastąpił absolutny wzrost zawodowo czynnych we wszystkich działach i grupach zajęć, wyjąwszy tylko grupę osób niewiadomego zajęcia. Jeśli chodzi o względny wzrost lub spadek poszczególnych działów, obserwuje się te same tendencje co w stosunku do ogółu ludności. Natomiast porównanie dynamiki przyrostu obu badanych grup zwraca uwagę na następującą prawidłowość: mniejszą dynamikę przyrostu czynnych zawodowo niż czynnych i biernych łącznie w większości działów i grup zawodowych, co wiązało się ze spadkiem odsetka czynnych zawodowo w tych działach. Prawidłowość ta nie dotyczy działu administracji, sądownictwa, wolnych zawodów oraz grup rentierów-kapitalistów, emerytów i wyrobników. Szczególny pod tym względem był dział handlu, w którym wzrost czynnych zawodowo oraz czynnych i biernych łącznie odbywał się równomiernie.

Znamienne, że wśród czynnych zawodowo służba domowa utrzymała się jako druga co do liczebności grupa na przestrzeni okresu 1882—1897 mimo względnego spadku w tych latach, a równoczesnego względnego wzrostu zatrudnionych w dziale handlu. Omawiane działy reprezentowały bowiem krańcowo różną sytuację, jeśli chodzi o odsetki zawodowo czynnych (pomijając grupę osób nie wykonujących pracy zarobkowej, która nie może być tu brana pod uwagę). Mianowicie w dziale handlu były one najniższe (odpowiednio w latach 1882 i 1897 — 31,8 i 31,4), w dziale służby domowej zaś najwyższe (75,8 i 70,9).

Szybszy wzrost czynnych zawodowo niż czynnych i biernych łącznie w dziale administracji tłumaczy się przede wszystkim wzmocnionym wpływem Rosjan z cezarstwa, związanym z rozbudową carskiego aparatu

administracyjnego, rusyfikacja szkolnictwa itp. Rosjanie ci przybywali do Warszawy zapewne tylko z najbliższymi członkami swych rodzin, bądź też samotnie, zwłaszcza wówczas, gdy pobyt ich miał charakter okresowy; potwierdza to struktura płci i wieku ludności prawosławnej.

Dynamika wzrostu obu kategorii ludności w grupie rentierów była niewielka. Szybszy wzrost czynnych zawodowo niż ogółu ludności tłumaczy się głównie zmianą w składzie czynnych zawodowo według wieku. Przyrost absolutny w poszczególnych grupach był bowiem tym wyższy, im starszych roczników wieku dotyczył; najbardziej zwiększyła się liczba osób powyżej lat 60, a więc w mniejszym stopniu niż młodsze roczniki obciążona osobami na utrzymaniu.

Emeryci stanowili grupę nieliczną i stosunkowo malejącą, pod względem wieku ograniczoną do osób starszych, często już samotnych, w niewielkim stopniu obarczonych utrzymaniem dzieci. Toteż szybszy wzrost czynnych zawodowo niż ogółu tej grupy był zjawiskiem naturalnym.

Jeszcze inaczej tłumaczyć trzeba analogiczną tendencję w stosunku do wyrobników, pamiętając o ich społecznej specyfice. Dla analizowanego aspektu przemian składu zawodowego istotne jest to, iż znaczna część imigrantów do Warszawy poszukujących pracy, a nie mających przygotowania do „zawodów miejskich”, zasilala właśnie szeregi wyrobników. Byli to często ludzie samotni, a w każdym razie przybywający do miasta bez rodzin; sprowadzenie rodziny zaś następowało wraz z uzyskaniem pewnej stabilizacji, niejednokrotnie związanej z przejściem do stałej pracy w przemyśle czy innym dziale.

Największa dynamika przyrostu czynnych zawodowo w latach 1882—1897 charakteryzowała dział komunikacji i transportu (100,7 na 100 osób w 1882 r.). Stosunkowo wysoką dynamikę (powyżej przeciętnej) obserwuje się też w handlu (79,2), przemyśle i rzemiośle (60,6) oraz w rolnictwie (57,8). Jeśli chodzi o dwa pierwsze działy, trzeba przypomnieć, że dynamika wzrostu czynnych i biernych łącznie była znacznie bardziej wyrównana. Różnica ta wynika z faktu, iż w handlu pracujący członkowie rodzin osób głównych zatrudnieni byli przeważnie w tym samym dziale (pomijając pomagających członków rodzin), podczas gdy członkowie rodzin, zwłaszcza robotników przemysłowych, w znacznie większym stopniu zasilali inne działy, poza przemysłem.

Charakterystyka przesunięć w składzie zawodowym ludności w latach 1897—1914<sup>4</sup> mimo drobiazgowej analizy musi się ograniczyć jedy-

<sup>4</sup> Próbie prześledzenia zmian w składzie zawodowym ludności Warszawy w kilkunastoletnim okresie poprzedzającym pierwszą wojnę światową oparto na zestawieniu danych za lata 1897—1921. Wskazówek co do wpływu inkorporacji przedmieść w 1916 r. dostarcza porównanie danych dla Warszawy w 1897 r. w granicach administracyjnych i łącznie z przedmieściami. Różnice w grupowaniu według zajęć stosowanym w niniejszym opracowaniu dla 1882 i 1897 r., a przeprowadzonym dla 1921 r., starano się w miarę możliwości korygować. Dokładniejsze korektury można jednak przeprowadzić tylko w odniesieniu do zawodowo czynnych.

nie do wskazania ogólnych tendencji zmian. Niewątpliwie nadal wzrastał udział ludności utrzymującej się z pracy w komunikacji i transporcie, przemyśle i rzemiośle oraz handlu i ubezpieczeniach (najszybciej w komunikacji). Jeśli chodzi o dział administracji oraz emerytów, trudno z całą pewnością stwierdzić, czy utrzymała się tendencja spadkowa obserwowana w poprzednim okresie, czy też nastąpiła stabilizacja odsetka. Podobnie jest z rolnictwem, aczkolwiek spadek wydaje się tu bardziej prawdopodobny. Niewątpliwym natomiast był spadek udziału ludności pozostałych działów i grup, tj. służby domowej, wyrobników i rentierów. Tak więc w latach 1897—1914 zasadnicze tendencje zmian w składzie zawodowym ludności Warszawy zaobserwowane w okresie 1882—1897 utrzymały się, różnice zaś ograniczają się do tempa zmian.

W okresie 1869—1914 widoczna jest ciągłość przemian w składzie zawodowym ludności Warszawy, charakterystycznych dla rozwijającego się ośrodka przemysłowego, centrum handlowego i kształtującego się ważnego węzła kolejowego. Ciągłość ta jest uchwytana, mimo iż wnioski dotyczące podokresów 1869—1882 i 1897—1914 są niepełne i mało precyzyjne.

Najbardziej miarodajne są dane dotyczące zawodowo czynnych. W tej kategorii ludności w 1869 r. najliczniejsze grupy stanowili: służba domowa, zatrudnieni w przemyśle i rzemiośle oraz wyrobnicy. Już w latach 1869—1882 zaszły bardzo istotne zmiany, mianowicie zatrudnieni w przemyśle i rzemiośle wysunęli się pod względem liczebności na pierwsze miejsce, służba domowa znalazła się na drugim, wyrobnicy na piątym. Zaznaczyły się też tendencje charakterystyczne dla przemian w całym okresie 1869—1914, dotyczące względnego wzrostu lub spadku oraz tempa zmian.

W latach 1869—1914 nastąpił względny wzrost zatrudnienia w działach:

a) Przemysłu i rzemiosła, odznaczającego się znaczną dynamiką wzrostu, ustępującą tylko przyrostowi w dziale komunikacji. Jeśli uzasadnione jest ocenianie tempa wzrostu zatrudnienia w całym dziale na podstawie zatrudnienia w przemyśle, było ono wyższe w pierwszej fazie industrializacji, następnie od końca lat 90-tych malejące. Trzeba pamiętać, że przekroje wyznaczone są datami spisów, a nie fazami cykli koniunkturalnych, co ma znaczenie dla oceny wzrostu w okresie 1882—1897.

b) Komunikacji i transportu, gdzie najwyższa ze wszystkich działów dynamika wzrostu utrzymywała się do 1914 r. Zatrudnieni w tym dziale nie przekraczali kilku procent ogółu zawodowo czynnych.

c) Handlu, banków, ubezpieczeń, gdzie w początkowym okresie odsetek zatrudnionych utrzymywał się na tym samym poziomie lub wzrastał nieznacznie, od lat 80-ych zaś miał miejsce stały wzrost.

Względny spadek, stały i wyraźnie widoczny, obserwuje się w stosunku do służby domowej i wyrobników (od 1869 r.) oraz rentierów (od

1882). Zatrudnienie w dziale administracji, sądownictwa i wolnych zawodów wykazywało także względny spadek, ale o tendencji malejącej i bardzo znaczny w okresie 1869—1882, zapewne w związku z reformą administracyjną w Królestwie Polskim po powstaniu styczniowym, widoczny nadal w latach 1882—1897, lecz znacznie mniejszy niż poprzednio, i wreszcie utrzymanie się tej tendencji lub stabilizacja odsetka w latach 1897—1914. Podobnie zmieniała się liczebność grupy emerytów.

Proporcje czynnych zawodowo według działów zajęć oraz czynnych i biernych zawodowo łącznie kształtowały się odmiennie, co wynikało z nierównomiernego obciążenia mieszkańców aktywnych zawodowo osobami nie pracującymi.

\*

Dla charakterystyki mającej na celu uchwycenie specyfiki zawodowej grup wyznaniowo-narodowościowych przyjęto kryterium wyznaniowe jako podstawowe, gdyż jest ono bardziej jednoznaczne i pewniejsze od kryterium narodowościowego. Mimo procesów polonizacji cudzoziemców, występujących głównie w miastach od końca XVIII wieku, przetrwały liczne grupy mniejszościowe nie zasymilowane, zwłaszcza Żydów i Niemców. Ci ostatni w większym stopniu ulegali polonizacji, wśród Żydów zaś objęła ona niewielką część wolnych zawodów, inteligencji oraz sfer burżuazyjnych. Bez większego błędu można utożsamiać ludność katolicką i Polaków, ludność wyznania mojżeszowego i Żydów w znaczeniu grupy odrębnej etnicznie, wreszcie prawosławnych i Rosjan. Najmniej jednoznaczna była kategoria protestantów, gdyż składali się na nią „rdzenni” Polacy wyznań ewangelickich, spolonizowani Niemcy oraz nie zasymilowane grupy Niemców (w mniejszym stopniu innych narodowości), zwłaszcza nowo napływających do Warszawy.

Dla badanego okresu dysponujemy danymi o zawodzie i wyznaniu tylko dla 1882 r., przy czym dane spisu dotyczą całej ludności, czynnej i biernej zawodowo łącznie. Charakteryzując skład zawodowy poszczególnych grup wyznaniowych operować będziemy w zasadzie tak jak dotychczas całymi działami i wyodrębnionymi grupami zajęć, sygnalizując tylko ich wewnętrzną specyfikę (zob. tabl. 13).

Skład zawodowy ludności poszczególnych wyznań kształtował się odmiennie. Ze względu na liczebność dwie grupy odgrywały najistotniejszą rolę: katolicy i Żydzi. Wśród katolików stanowiących 58,9% mieszkańców odsetki wyższe niż dla ogółu ludności miasta przyspadały na rolnictwo (0,5% katolików; 0,3% ogółu ludności), przemysł i rzemiosło (34,8%; 32,1%), komunikację i transport (5,7%; 4,5%), służbę domową i usługi osobiste (19,6%; 14,2%), rentierów (5,5%; 4,9%), emerytów (2,6%; 1,8%), nie wykonujących pracy zarobkowej (2,5%; 2,1%) i wyrobników (10,8%; 9,3%) — tj. wszystkie działy z wyjątkiem handlu, z którego utrzy-



mywał się znacznie niższy odsetek katolików niż ogółu ludności (5,00%; 17,00%), oraz administracji, sądownictwa, wolnych zawodów (11,40%; 12,00%).

Żydzi stanowili w 1882 r. 33,9% ludności Warszawy. Utrzymywali się głównie z handlu (39,70%) oraz przemysłu i rzemiosła (27,80%, w tym zdecydowana większość z rzemiosła). Niski odsetek czynnych zawodowo wśród Żydów rzutował w największym stopniu na obniżenie wskaźnika aktywności zawodowej w całym dziale handlu, oddziaływał też niewątpliwie na dział przemysłu i rzemiosła. Stosunkowo wysoki odsetek, zbliżony do odsetka dla ogółu ludności, przypadał na dział administracji i wolnych zawodów (10,20%). Przeszło połowę stanowili tu urzędnicy i oficjaliści prywatni; ponadto zaznaczył się napływ Żydów do zajęć wyzwolonych po uzyskaniu przez nich równouprawnienia w 1862 r. Bliski przeciętnego był także odsetek rentierów (głównie właściciele domów), niższy zaś osób utrzymujących się z komunikacji i transportu; o ile wśród katolików 57,8% mieszkańców przypadających na ten dział utrzymywało się z pracy na kolei, to u Żydów znacznie bardziej jeszcze przeważali furmani, dorożkarze itp., którzy wraz z rodzinami stanowili 85,90%. Zwracając uwagę znacznie niższe wśród Żydów odsetki służby domowej i wyrobników, co tłumaczy się społecznym charakterem tej zbiorowości, jej warunkami bytowymi, niechęcią do podejmowania pracy w domach i przedsiębiorstwach nieżydowskich.

Ludność żydowska była więc przede wszystkim ludnością handlowo-rzemieślniczą. Przeważał drobny handel towarowy i różnego rodzaju pośrednictwo oraz rzemiosło odzieżowo-galanteryjne, skórzane i wytwórczość spożywcza. Struktura społeczna Żydów bardzo silnie wiązała się z ich specyfiką zatrudnienia.

Ludność prawosławna, aczkolwiek stosunkowo nieliczna (2,50% ogółu mieszkańców, jeśli całkowicie eliminuje się wojsko), odgrywała jednak szczególną rolę. Wojskowi z rodzinami oraz osoby przypadające na dział administracji, sądownictwa i wolnych zawodów stanowili grupy prawie równe liczebnie, dające w sumie blisko 2/3 prawosławnych w Warszawie; po wyłączeniu z rozważań wojska na administrację przypada 43,70%. W ramach tego działu przeważa zdecydowanie administracja państwowa, sądownictwo, adwokatura (63,00%), co nie wymaga komentarza. Konsekwencją znacznej względnej liczebności urzędników i wojskowych był wysoki odsetek emerytów wśród prawosławnych, mianowicie 5,90%, podczas gdy odpowiedni odsetek dla całej ludności miasta wynosił zaledwie 1,8. A przecież niewątpliwie część emerytowanych funkcjonariuszy władz carskich wracała do Rosji. Stosunkowo wysoki odsetek (10,90%) to służba domowa i usługi osobiste, zapewne przede wszystkim w domach urzędników i wojskowych Rosjan.

Jak już zaznaczono, protestanci byli grupą pod względem narodowościowym bardzo niejednorodną. Stanowili oni 4,60% ogółu ludności. Naj-

większy odsetek przypadał na dział przemysłu i rzemiosła (43,0%), stosunkowo wysoki na administrację, handel i rentierów. Ważną rolę odgrywała burżuazja pochodzenia niemieckiego. Według T. Łepkowskiego „imiigracja z zewnątrz... dostarczyła, zwłaszcza ośrodkowi łódzkiemu i Warszawie, grupę zamożnych burżua, w przewadze Niemców”. Liczebnie poważniejsze znaczenie miał personel techniczny i nadzorczy, głównie w przemyśle.

Proporcje najliczniejszej grupy wyznaniowej — ludności katolickiej — były najbardziej zbliżone do ogólnych proporcji całej ludności miasta według zajęć, jedynie odsetek utrzymujących się z handlu był znacznie niższy od ogólnego. Pozostałe grupy wyznaniowe cechowała wyraźna specyfika, odmiennie więc kształtował się skład wyznaniowy poszczególnych działów. Przewaga ludności katolickiej, występująca we wszystkich rodzajach zajęć z wyjątkiem handlu, była bardzo różna, w zależności od udziału w nich mieszkańców innych wyznań.

Jak wspomniano wyżej brak analogicznych danych dla 1897 r.<sup>5</sup>, toteż przesłedzenie tendencji zmian w składzie zawodowo-wyznaniowym natrafia na trudności. Niemniej jednak możliwe jest podjęcie takiej próby, przynajmniej dla uzyskania orientacji co do kierunku i charakteru przesunięć.

W oparciu o spis 1897 r. udało się wyodrębnić w całości rolnictwo, przemysł i rzemiosło oraz komunikację i transport (por. działy oznaczone literą A w tabl. 11). Ponadto wydzielono jako niepełne działy handlu i administracji (j.w. oznaczone lit. B). Handel objął 93,9% ludności, której dawał utrzymanie, administracja tylko 72%, przy czym najważniejszą grupę, która nie mogła być uwzględniona, stanowią urzędnicy i oficjaliści prywatni.

Konfrontacja danych za lata 1882 i 1897, uwzględniająca kierunek odchyień wynikających z różnych kryteriów (wyznanie — język), pozwala na wnioski ograniczone, potwierdza jednak zasadnicze tendencje stwierdzone przez Schipera dla Warszawy. Przesunięcia w składzie zawodowym z uwzględnieniem wyznań miały największe znaczenie w odniesieniu do działów przemysłu i rzemiosła oraz handlu. Wzrost odsetka mieszkańców utrzymujących się z pracy w przemyśle i rzemiośle, obserwowany w stosunku do całej ludności, dotyczył zarówno ludności katolickiej, jak i żydowskiej. Gdy jednak katolicy zasilali w większej mierze dynamicznie rozwijający się przemysł, Żydzi koncentrowali się głównie

<sup>5</sup> Spis 1897 r. zestawia ludność według grup zajęć i języka ojczystego, co dla uzyskania porównywalności z analizowanymi wynikami spisu 1882 r. stwarza podwójne trudności. Po pierwsze — operowanie grupami zajęć, bez uwzględnienia poszczególnych rodzajów zajęć, uniemożliwia przeprowadzenie podziału na działy według kryteriów przyjętych w niniejszym opracowaniu. Po wtóre — uchwycenie współzależności język — wyznanie — zawód możliwe jest tylko w sposób przybliżony. Korelacje między językiem a wyznaniem daje się ustalić tylko przy uwzględnieniu całej ludności z wojskiem skoszarowanym włącznie.

w rzemiośle. Wzrost odsetka Żydów w dziale II był niewątpliwie znaczny, mianowicie z 27,8% do około 35,0% ogółu ludności żydowskiej. Nieco trzeba by skorygować wnioski Schipera odnośnie handlu i transportu, które to działy traktuje na ogół łącznie, wskazując na ich względny spadek.

Z przytoczonych danych nie wynika jednak względny spadek Żydów w handlu, lecz raczej stabilizacja odsetka, a może nawet pewien niewielki wzrost, gdyż część Żydów w tym dziale znalazła się w innych grupach językowych. Jeśli chodzi o komunikację i transport, nastąpił tu chyba pewien wzrost. Ta korektura szczegółowych wniosków Schipera nie podważa wniosku zasadniczego co do ogólnej tendencji przesunięć zawodowych wśród społeczeństwa żydowskiego, a mianowicie „odpływu” z handlu do rzemiosła. Wśród katolików znaczny wzrost odsetka utrzymujących się z handlu był niewątpliwym, aczkolwiek nieco mniejszym niż wynika to z zestawienia liczbowego.

Tak więc znaczny wzrost ludności żydowskiej w latach 1882—1897 kierował się głównie do rzemiosła oraz handlu. Mimo to jednak udział Żydów w dziale II pozostał prawdopodobnie na tym samym poziomie, w związku z większym jeszcze wzrostem ludności chrześcijańskiej w tym dziale. W handlu natomiast udział Żydów wyraźnie zmniejszył się z 79,3% do około 64,3% na korzyść ludności katolickiej. W stosunku do pozostałych działów i grup zawodowych brak podstaw do wniosków charakteryzujących tendencje zmian.

## **Rozwój demograficzny strefy podmiejskiej**

Przy analizie rozwoju przedmieść uzależnieni jesteśmy od stanu materiałów źródłowych, zwłaszcza statystycznych. Zawierają one na ogół dane dotyczące gmin podwarszawskich, z których tylko gminy Czyste i Mokotów interesują nas w całości. Zmierzamy bowiem do wyodrębnienia strefy włączonej do Warszawy w 1916 r. i przesiedlenia w miarę możliwości rozwoju ludnościowego obszaru wielkiej Warszawy z okresu dwudziestolecia międzywojennego.

Danych uwzględniających poszczególne wsie i osady dostarcza w interesujących nas kwestiach, w zasadzie tylko dla 1910 r., Zespół Zarządu Powiatowego Warszawskiego w Archiwum Głównym Akt Dawnych.

Tabela 6 i wykres 3 obrazują dynamikę wzrostu ludności gmin Mokotów, Czyste, Młociny i Bródno,<sup>6</sup> które u schyłku badanego okresu mia-

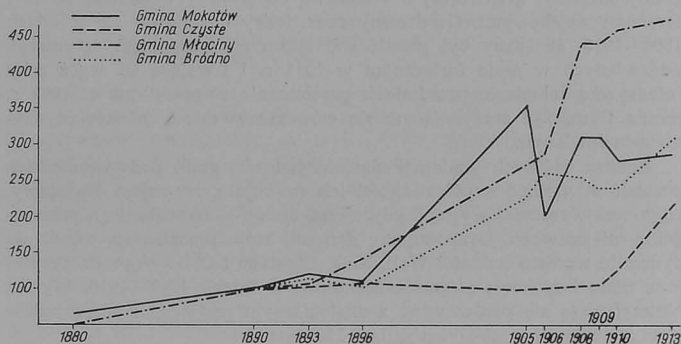
<sup>6</sup> Większość danych pochodzi z zestawienia Warszawskiego Komitetu Statystycznego, można je więc uważać za poprawne i porównywalne. Liczby „Obzorów” za 1896 r. są przypuszczalnie nieco zaniżone, trudno bowiem znaleźć uzasadnienie spadku ludności w połowie lat 90-ych XIX w., tj. w okresie szybkiego wzrostu ludności miejskiej, trwającego aż do rewolucyjnego załamania w 1905 r.

ły charakter miejski. Brak corocznych danych nie pozwala na szczególne śledzenie przemian ludnościowych gmin podwarszawskich, jak to zrobiono w stosunku do Warszawy, i skłania do charakterystyki ogólnych tendencji rozwojowych. Można przypuszczać, że podobnie jak w Warszawie zahamowanie przyrostu ludności lub spadek jej liczby w gminach podmiejskich nastąpił już w ciągu roku 1904 r., a wówczas dynamika wzrostu w latach poprzednich byłaby wyższa niż wskazuje wykres.

Tabl. 6. Ludność gmin podwarszawskich w latach 1880—1913

Rok	Gmina							
	Mokotów		Czyste		Młociny		Bródno	
	ludność w tys.	wskaźnik wzrostu	ludność w tys.	wskaźnik wzrostu	ludność w tys.	wskaźnik wzrostu	ludność w tys.	wskaźnik wzrostu
1880	6	66,6	8	50,0	.	.	.	.
1890	9	100,0	16	100,0	11	100,0	21	100,0
1893	11	122,2	17	106,3	.	.	24	114,3
1896	10	111,1	23	143,8	12	109,1	22	104,8
1905	32	355,5	44	275,0	11	100,0	48	228,6
1906	18	200,0	46	287,5	.	.	55	261,9
1908	28	311,0	71	443,8	.	.	54	257,1
1909	28	311,0	71	443,8	12	109,1	51	242,9
1910	25	277,7	73,5	459,4	14	127,3	51	242,9
1913	26	288,8	76	475,0	24	218,2	65	309,5

Źródło: dla lat 1880, 1890, 1909 i 1913 — E. Grabowski, *Rozwój zaludnienia w Polsce w zestawieniu z innymi krajami*, Warszawa 1922, s. 99; dla lat 1880, 1890, 1893, 1906, 1908 i 1909 — E. Grabowski, *Skupienia miejskie w Królestwie Polskim*, Warszawa 1914, s. 43 (bez gminy Młociny); dla lat 1890, 1905, 1909 i 1913 — A. Krzyżanowski, K. Kumaniecki, *Statystyka Polski*, Kraków 1915, s. 24; dla 1896 r. — *Obzór warszawskiej gubernii za 1896 god.*, tabl. nr 8; dla 1910 r. — AGAD, Zarząd Powiatowy Warszawski, sygn. 80, tabl. 13.



Wykres 3. Ludność gmin podwarszawskich w latach 1880—1913

Przede wszystkim zwraca uwagę powiązanie rozwoju przedmieść i poszczególnych dzielnic Warszawy w jej granicach administracyjnych. Stwierdziliśmy mianowicie szybkie tempo wzrostu ludności Pragi, a w Warszawie lewobrzeżnej — dzielnic zachodnich oraz południowych, zahamowanie zaś północnego kierunku do około 1911 r.

Bardzo dynamiczny rozwój Pragi, uwarunkowany głównie stosunkowo niską początkowo gęstością zaludnienia, wykraczał jednak również poza jej granice, obejmując zarówno gminę Bródno, jak i nie uwzględnioną tu z powodu braku danych gminę Wawer; analizowane dalej źródła wskazują zwłaszcza na związanie się z miastem dwóch miejscowości tej gminy: Grochowa I i Grochowa II.

Na obszarze lewobrzeżnym najwyższą dynamikę wykazuje gmina Czyste, sąsiadująca z przemysłową dzielnicą zachodnią. Okres rewolucyjny spowodował tu tylko pewne zwolnienie tempa wzrostu. Charakterystyczne dla tego okresu zahamowanie przyrostu miast, a wzrost ludności osad mogły w znacznym stopniu zniwelować się wskutek przesunięć mieszkańców w granicach gminy, między miejscowościami o bardziej i mniej miejskim charakterze. Obserwowane zwolnienie tempa świadczy jednak o zmniejszeniu się napływu z zewnątrz.

Wzrost ludnościowy gminy Mokotów dokonywał się szczególnie szybko na przełomie wieków, a więc w okresie, gdy już dominował południowy kierunek rozbudowy miasta, i wyprzedzał wówczas gminę Czyste. Nie wielka dynamika wzrostu ludności gminy Mokotów w latach przedwojennych nie pozostaje bynajmniej w sprzeczności z tą ogólną tendencją. Miał bowiem wówczas miejsce znaczny wzrost ludności podwarszawskich miejscowości gminy Wilanów, które zapewne po Mokotowie i Sielcach objęte zostały procesem urbanizacji.

Znamienny jest przebieg krzywej obrazującej rozwój ludnościowy gminy Młociny, graniczącej z Warszawą od północy i odciętej od niej terenami wojskowymi. Gwałtowny skok, który dokonywał się w latach 1909—1913, związany był przede wszystkim ze zniesieniem ograniczeń budowlanych w pasie fortecznym w 1911 r. i trwającą od tegoż roku intensywną zabudową przedmieść; przełamanie stagnacji już w 1909 r. można tłumaczyć zaczynającym się wówczas w całym mieście ożywieniem budowlanym.

Analiza ogólnych tendencji wzrostu ludności gmin podwarszawskich pozwala stwierdzić współzależności ich rozwoju z rozwojem Warszawy, co jeszcze wyraźniej wystąpi, gdy uwzględnimy w rozważaniach poszczególne miejscowości. Dysponujemy danymi, które umożliwiają określenie dynamiki wzrostu ludności Woli, Koła, Czystego i Ochoty (gmina Czyste) oraz Sielc i Mokotowa (gmina Mokotów) w latach 1897—1910. Wyniki obliczeń dają się porównywać z analogicznym zestawieniem sporządzonym dla cyrkulów miejskich za lata 1897—1913.

Przyrost liczby mieszkańców przypadający na 1 000 osób w 1897 r.

był nieporównanie wyższy w miejscowościach podwarszawskich niż w Warszawie (354,0), wyższy także niż w cyrkule VI, który charakteryzował najwyższy przyrost (758,3). Spośród sześciu miejscowości graniczących od zachodu i południa z miastem tylko Sielce wykazywały przyrost zbliżony do ogólnego przyrostu Warszawy, w pozostałych zaś był wyższy od 2,8 raza (Wola) do 4,2 (Ochota). W gminie Czyste stosunkowo najmniejszy przyrost wykazywała Wola, bezpośrednio granicząca z Wola „pod cyrkulem” i stopniowo włączana do miasta; miała ona charakter uprzemysłowionego przedmieścia. Napływ ludności w większym stopniu kierował się do pozostałych miejscowości. Zarówno zachodnie, jak i południowe przedmieścia zamieszkiwała liczna ludność robotnicza, w znacznym procencie zatrudniona w Warszawie.

Tabl. 7. Ludność wsi gmin Czyste i Mokotów w latach 1897—1910

Wieś	Ludność w 1897 r.*	Ludność w 1910 r.**	Przyrost bezwzględny	Przyrost na 1 000 mieszk. w 1897 r.
Gmina Czyste				
Wola	13 348	26 401	13 053	977,9
Koło	7 946	19 309	11 363	1 430,3
Czyste	6 781	15 916	9 135	1 347,1
Ochota	4 826	12 025	7 189	1 489,6
Ogółem gmina Czyste	32 901	73 651	40 740	1 248,3
Gmina Mokotów				
Sielce	4 681	6 399	1 718	367,0
Mokotów	7 191	17 678	10 487	1 458,4

\* Dane na 9 II.

\*\* Dla gminy Czyste dane na 2 IX 1910 r.; dla gminy Mokotów dane na 30 IX 1910 r.

Źródło: dla 1897 r. — *Pierwaja wsieobszczaja pieriepis...*, s. nłb.; dla 1910 r. — AGAD, Zarząd Powiatowy Warszawski, sygn. 80, tabl. 13.

Na liczebność ludności napływowej wskazują proporcje stałych i niestałych mieszkańców, aczkolwiek nie można utożsamiać ludności niestałej i napływowej. Charakteryzując te kategorie w stosunku do Warszawy stwierdziliśmy, że ludność napływowa była mniej liczna niż niestała.

Wzrost liczebności stałych i niestałych mieszkańców gmin podwarszawskich można prześledzić dla lat 1896—1910. W celach porównawczych wyodrębniliśmy analogiczny okres dla Warszawy. W latach 1896—1910 ludność stała Warszawy wzrosła o 7,6%, ludność niestała o 66,9%. Wszystkie gminy podwarszawskie z wyjątkiem młocińskiej i pruszkowskiej wykazały znacznie wyższy przyrost ludności niestałej, wahający się od 217,1% (gmina Wilanów) do 291,4% (gmina Czyste). W gminie Młociny przyrost tej kategorii ludności wynosił 79,5%, był więc znacznie

niższy, a najbardziej zbliżony do warszawskiego. Gmina ta stanowiła w strefie podwarszawskiej rejon najmniej atrakcyjny dla ludności napływowej. Odseparowanie od Warszawy terenami wojskowymi utrudniało kontakt z miastem ludności osiedlającej się w tej strefie, hamowało rozwój przemysłu i znacznie opóźniało proces przekształcania się bliżej położonych miejscowości w przedmieścia.

Rozmieszczenie ludności niestełej wewnątrz gmin w miejscowościach podmiejskich i dalej położonych możemy obserwować dla 1910 r. Wydzielimy w tym celu z poszczególnych gmin miejscowości inkorporowane w 1916 r., określając je jako strefę podmiejską<sup>7</sup>.

Ludność strefy podmiejskiej wynosiła ogółem 131 974, tj. około 16% ludności Warszawy. Jest to odsetek zanizony na skutek wskazanych luk w źródłach.

Wylączając gminy Mokotów i Czyste należące w całości do strefy podmiejskiej, w pozostałych z wyjątkiem gminy Pruszków odsetki ludności niestełej były w tej strefie wyższe od odsetków ogółu ludności. Świadczy to o ukierunkowanym dośrodkowo (ku Warszawie) wzroście ruchliwości mieszkańców.

W 1910 r. ludność niestała stanowiła w Warszawie około 65,0% ogółu ludności. Odpowiednie odsetki dla gmin podwarszawskich z wydzieleniem strefy podmiejskiej zawiera tabl. 8.

T a b l. 8. Ludność niestała gmin podwarszawskich w 1910 r.

Gmina	Odsetek ludności niestełej	
	w strefie podmiejskiej	w pozostałej części gminy
Wilanów	33,1	11,6
Pruszków	20,0	28,8
Mokotów	85,0	wcielona w całości
Czyste	80,1	„
Młociny	84,0	38,4
Bródno*	46,6	40,4
Wawer	67,9	38,7

\* Tylko Targówek i Gołędzinów.

Źródło: AGAD, Zarząd Powiatowy Warszawski, sygn. 80, tabl. 13.

<sup>7</sup> W zestawieniach tabelarycznych za 1910 r. w Zespole Zarządu Powiatowego Warszawskiego, które stanowią podstawę opracowania, nie są uwzględnione wszystkie interesujące nas miejscowości. Stwierdzone rozbieżności w stosunku do większości gmin nie budzą zastrzeżeń co do prawidłowości wniosków. Poważne wątpliwości nasuwają tylko dane dotyczące gminy Bródno. W zestawieniach nie występują bowiem osady Pelcowizna i Nowe Bródno (wymienione w spisie miejscowości powiatu warszawskiego dołączonym do tabel) oraz kolonie Ustronie i Utrata. Spośród miejscowości strefy podmiejskiej gminy Bródno uwzględnione są tylko Targówek i Gołędzinów.



Jak wynika z zestawienia, wyższy niż Warszawa odsetek mieszkańców niestałych miały gminy Mokotów i Czyste oraz strefy podmiejskie gmin Młociny i Wawer.

Wszystkie gminy, z wyjątkiem pruszkowskiej, wykazywały wyższy odsetek ludności niestałej w strefie podmiejskiej niż na pozostałym obszarze, co w nieco odmienny sposób ilustruje tendencje omówione wyżej. Znaczna rozpiętość odsetków obserwowana w gminach Młociny i Wawer potwierdza tezę o wzroście ruchliwości w kierunku dośrodkowym. Wysokie odsetki mieszkańców niestałych, jak np. gmin Mokotów, Czyste i Młociny (85,0‰, 80,1‰, 84,0‰), nie mogą w żadnym przypadku służyć za podstawę do wnioskowania o przyroście migracyjnym ludności, lecz muszą być kojarzone z innymi wskaźnikami. W stosunku do gmin Czyste i Mokotów wysokie odsetki ludności niestałej zestawione z danymi świadczącymi o wysokiej dynamice rozwojowej całej gminy i poszczególnych miejscowości oraz przyroście ludności stałej i niestałej potwierdzają decydującą rolę migracji w rozwoju ludnościowym tych gmin. W 1910 r. położone w nich „wsie”, z wyjątkiem Sielc, liczyły ponad 10 000 mieszkańców — od 12 015 (Ochota) do 26 401 (Wola). Jediną miejscowością tej kategorii wielkości w pozostałych gminach był Targówek. Sielce liczące 6 399 mieszkańców znajdowały się na następnym miejscu pod względem liczby ludności. Odsetki ludności niestałej kształtowały się w granicach 70,9 (Ochota) — 87,9 (Sielce).

Strefa podmiejska gminy Młociny wykazywała równie wysoki odsetek mieszkańców niestałych, jak gminy Czyste i Mokotów. Ludność tej gminy w poprzedzających latach 1890—1910 wzrosła zaledwie o 27,3‰; w okresie 1896—1905 nastąpił nawet bezwzględny spadek liczby mieszkańców. Skok uwidocznił się na wykresie zaczął się w 1909 r. i dotyczył głównie lat następnych. Jak wskazują liczby ludności stałej i niestałej za lata 1896—1910, nastąpił znaczny spadek pierwszej z wymienionych kategorii (o 25,8‰). Tak więc bardzo wysoki odsetek niestałych mieszkańców strefy podmiejskiej gminy Młociny w 1910 r. świadczy tylko o dużej ruchliwości, nie zaś o wysokim przyroście migracyjnym.

Niepełne dane dotyczące gminy Bródno wypaczają zapewne wielkości odsetków ludności niestałej w strefie podmiejskiej i pozostałej części gminy w kierunku zmniejszenia rozpiętości między nimi. Jednakże wielkości odsetków dla Targówka (liczącego 13 687 mieszkańców) i Gołędzinowa (1 225) wynoszące odpowiednio 46,7 i 43,7 zdają się świadczyć o tym, że w istocie rozpiętość wskaźników była znacznie mniejsza niż w innych gminach. Z zestawienia ich z danymi o liczebności stałej i niestałej ludności gminy w latach 1896—1910 wynika, że niższe aniżeli dla poprzednio omówionych gmin odsetki ludności niestałej w 1910 r. nie oznaczają niskiego przyrostu migracyjnego, gdyż liczba mieszkańców niestałych zwiększyła się o 219,5‰, a więc bardzo znacznie. Gmina Bródno charakteryzowała się równocześnie najwyższym spośród gmin podwarszawskich

wzrostem liczby stałych mieszkańców (o 88,9%), który w pewnym stopniu równoważył napływ z zewnątrz.

Analogicznie zestawiając dane dotyczące gminy Wawer, stwierdzamy wzrost ogólnej liczby mieszkańców gminy o 63,8% w latach 1896—1910 przy niewielkim zmniejszeniu się ludności stałej (o 5,3%), a znacznym zwiększeniu się niestałej (o 275,2%). Przyrost ogólny dokonywał się więc w głównej mierze wskutek napływu ludności, kierującego się do strefy podmiejskiej, na co wskazuje rozpiętość w odsetkach ludności niestałej w tej strefie i w pozostałej części gminy (67,9—38,7). Rozwinęły się przede wszystkim dwie miejscowości: Grochów I (1 092 mieszkańców, 68,1% ludności niestałej) i Grochów II (2 109 mieszkańców, 77,1% ludności niestałej).

Tak więc strefę podmiejską, z wyjątkiem jej części północnej, charakteryzowała na przełomie XIX i XX wieku większa dynamika wzrostu ludności niż Warszawę, najwyższa na obszarze gmin Czyste i Mokotów. Ludność, którą przyciągało miasto, osiadała w znacznej części na przedmieściach; imigracja stanowiła główny element szybkiego rozwoju zachodnich i południowych rejonów podwarszawskich, a także bez porównania mniej dynamicznego przedmieścia praskiego na obszarze gminy Wawer (Grochów I i Grochów II). Specyfiką rozwoju ludnościowego gminy Bródno był znacznie wyższy niż w innych rejonach podwarszawskich przyrost ludności stałej, przy równoczesnym znacznym przyroście migracyjnym, zwłaszcza w strefie podmiejskiej.

Północny rejon podwarszawski przeżywał do 1909 r. stagnację pod względem rozwoju ludnościowego, charakteryzował się zaś dużą ruchliwością mieszkańców. Dopiero ostatnie lata przed I wojną światową przyniosły szybki rozwój, dzięki zniesieniu ograniczeń administracyjnych w pasie fortecznym i związaniu północnego odcinka strefy podmiejskiej z Warszawą.

Obserwacje procesów ludnościowych w strefie podmiejskiej i na pozostałym obszarze gmin podwarszawskich uwiadamiają dobitnie skupianie się ludności napływowej w najbliższym sąsiedztwie Warszawy, zwłaszcza na przedmieściach przylegających do dzielnic przemysłowych miasta bądź też rozwijających się — jak Mokotów i Sielce — jako przedłużenie zasadniczego na przełomie wieków kierunku rozbudowy, głównie o charakterze mieszkalnym.

Zamykając charakterystykę zjawisk demograficznych w strefie podmiejskiej, warto zwrócić uwagę na różniący się znacznie skład zawodowy mieszkańców przedmieść w 1897 r. Największy odsetek mieszkańców utrzymywał się z pracy w przemyśle i rzemiośle (42,6%), znacznie wyższy niż w samym mieście. Wyrobnicy wraz z rodzinami stanowili tu 23,8% (wobec 6,5% w Warszawie). Również utrzymujący się z pracy w komunikacji i transporcie (8,2%) stanowili grupę stosunkowo liczącą. Oczywisty jest znacznie wyższy odsetek ludności rolniczej. Niższe

aniżeli w mieście odsetki przypadają na dział handlu (8,1%) i administracji (2,9%); znacznie niższy był w porównaniu z miastem odsetek służby domowej (3,6% wobec 12,8%) związanej z domem pracodawcy. Przedmieścia miały więc wyraźnie proletariacki charakter. Mieszkańcy zaliczani do działów przemysłu i rzemiosła oraz komunikacji i transportu to przede wszystkim pracownicy najemni i ich rodziny. Wraz z wyrobnikami i służbą domową stanowili oni 78,2% całej ludności przedmieść. A przecież trzeba by też uwzględnić pracowników najemnych z pozostałych działów, którzy z pewnością przewyższali liczebnie „nieproletariackich” przedstawicieli dwóch pierwszych z wyliczonych tu działów.

Skład czynnych zawodowo był zbliżony do składu ogółu ludności, nie zachodziły tu różnice tak istotne, jak to miało miejsce w obrębie granic administracyjnych Warszawy. Jeśli chodzi o proporcje czynnych i biernych, zwracają uwagę niższe odsetki czynnych zawodowo we wszystkich działach z wyjątkiem służby domowej.

Rozwój ludnościowy Warszawy w całym omawianym okresie był dynamiczny. Znamienne jest, że najwyższa dynamika przypadała na drugą połowę lat 90-ych, a więc na lata najintensywniejszego rozwoju przemysłu warszawskiego.

Zasadniczym czynnikiem wzrostu była imigracja. Ludność napływowa pochodziła w przeważającej mierze z najmniej uprzemysłowionych i najsłabiej zurbanizowanych rejonów Królestwa. Widoczna jest zbieżność zmian natężenia imigracji i tempa wzrostu ogółu mieszkańców Warszawy. Drugi bowiem pominięty tu czynnik wzrostu ludnościowego miasta, mianowicie przyrost naturalny, oddziaływał bardziej równomiernie. Był on wysoki i chociaż od końca stulecia wykazywał tendencję spadkową, nadal utrzymywał się na wysokim poziomie.

Znacznej dynamice wzrostu liczebnego mieszkańców Warszawy towarzyszyły zasadnicze przekształcenia struktury zawodowej związane z uprzemysłowieniem. Ich cechą najbardziej istotną były zmiany proporcji zatrudnienia w działach produkcyjnych i nieprodukcyjnych na korzyść pierwszej z wymienionych kategorii.

## Aneks

(Uwaga: Układ tablic w aneksie ze względów technicznych nie odpowiada kolejności omawiania materiału w tekście)

T a b l. 9. Ludność Warszawy w latach 1889—1914  
z podziałem na stałą i niestałą

Rok	Ludność stała*	Wskaźnik wzrostu	Wskaźnik łańcuchowy	Ludność niestała*	Wskaźnik wzrostu	Wskaźnik łańcuchowy
1889	243 688	100	100	202 082	100	100
1890	246 945	101,3	101,3	208 907	103,4	103,4
1891	.	.	.	.	.	.
1892	244 590	100,4	.	245 827	121,6	.
1893	246 515	101,2	100,8	254 506	125,9	103,5
1894	246 223	101,0	99,9	269 431	133,3	105,9
1895	250 819	102,9	101,9	285 149	141,1	105,8
1896	.	.	.	.	.	.
1897	266 476	109,4	.	317 412	157,1	.
1898	272 740	111,9	102,4	338 649	167,6	106,7
1899	282 583	116,0	103,6	363 265	179,8	107,3
1900	302 425	124,1	107,0	383 585	189,8	105,6
1901	301 289	123,6	99,6	410 699	203,2	107,1
1902	.	.	.	.	.	.
1903	307 994	126,4	.	448 432	221,9	.
1904	315 120	129,3	102,3	456 262	225,8	101,7
1905	308 471	126,6	97,9	459 426	227,3	100,7
1906	304 030	124,8	98,6	442 483	219,0	96,3
1907	298 632	122,6	98,2	466 015	230,6	105,3
1908	296 657	121,7	99,3	454 938	225,1	97,6
1909	.	.	.	.	.	.
1910	278 309	114,2	.	502 870	248,8	.
1911	272 485	111,8	97,9	524 608	259,6	104,3
1912	275 298	113,0	101,0	546 071	270,2	104,1
1913	279 385	114,6	101,5	565 745	280,0	103,6
1914	284 642	116,8	101,9	599 902	296,9	106,0

\* Dane na 1 stycznia.

Ź r ó d ł o: *Obzor goroda Warszawy za... god. Prilozhenije k wsiepoddanniejszemu otczotu, Warszawa.*

Tabl. 10. Ludność ogółem w latach 1882, 1897, 1913 według cyrkulów policyjnych

Cyrkuly			Ludność w dn. 9 II 1882	Ludność w dn. 9 II 1897*	Ludność w dn. 1 I 1913	Przyrost ludności w latach 1882-1897	Przyrost na 1000 mieszkańców w 1882	Przyrost ludności w latach 1897-1913	Przyrost na 1000 mieszkańców w 1897	Przyrost ludności w latach 1882-1913	Przyrost na 1000 mieszkańców w 1882
1882	1897	1913									
I/XI+	I+II	I+II									
II/III		+XII	75828	96854	121943	21026	277,3	25089	259,0	46115	608,2
IV	IV	IV	31763	48321	54745	16558	521,3	6424	132,9	22982	723,5
V/VI	III+V	III+V	66815	112945	157659	46130	690,4	44714	395,9	90844	1359,6
VII	VII	VII	39636	57864	83590	18228	459,8	25726	444,6	43954	1108,9
VIII	VI+	VI+									
	VIII+	VIII+									
	XI	+XI	73211	144963	186929	71752	980,7	41966	289,5	113718	1553,3
IX	IX	IX+									
		XIII	41731	57887	99761	16156	387,1	41874	723,4	58030	1390,6
X	X	X	37690	48242	50128	10552	280,0	1886	39,1	12438	330,0
XII	XII	XIV+									
		XV	16290	57113	90375	40823	2506,1	33262	582,4	74085	4547,9
Ogółem			382964	624189	845130	241225	629,9	220941	354,0	462166	1206,8

\* Ludność z wojskiem skoszarowanym.

Źródło: 1882 r. — *Rezultaty spisu jednodniowego...*, cz. 1, tabl. 11. 1897 r. — *Pierwaja wstieobszczaja pieriepis...*, s. 1. 1913 r. — *Ludność m. Warszawy w roku 1913*.

Tabl. 11. Czynni i bierni zawodowo w 1897 r. według działów zajęć i języka ojczystego

Działy zajęć	Język							
	polski		rosyjski		niemiecki		żydowski	
	liczby absol.	%	liczby absol.	%	liczby absol.	%	liczby absol.	%
A								
I. Rolnictwo	1737	0,5	86	0,3	34	0,4	269	0,2
II. Przemysł i rzemiosło	145010	38,0	2868	11,6	3893	40,5	61467	35,0
IV. Komunikacja i transport	28846	7,6	3010	12,1	512	5,3	6284	3,6
B								
III. Handel, banki, ubezpieczenia	33824	8,9	3032	12,2	1149	11,9	69235	39,4
V. Administracja, sądownictwo, wolne zawody	26785	7,0	8221	33,2	835	8,7	6006	3,4
Ogółem	381227	100,0	24789	100,0	9617	100,0	175738	100,0

Uwaga: Zestawienie oparte na danych tabeli uwzględniającej grupy zajęć. W związku z tym tylko działy oznaczone literą A można było wyodrębnić w całości, a oznaczone literą B — częściowo.

Źródło: *Pierwaja wstieobszczaja pieriepis...*, tabl. XXII.

Tabl. 12. Ludność ogółem i czynni zawodowo w latach 1882, 1897 i 1921 według działów zajęć

Działy zajęć	1882				1897												1921			
	czynni i bierni zawodowo		czynni zawodowo		cyrkuły miejskie				przedmieścia				cyrk. miejskie i przedm.				czynni i bierni zawodowo		czynni zawodowo	
					czynni i bierni zawodowo		czynni zawodowo		czynni i bierni zawodowo		czynni zawodowo		czynni i bierni zawodowo		czynni zawodowo					
	liczby absol.	%	liczby absol.	%	liczby absol.	%	liczby absol.	%	liczby absol.	%	liczby absol.	%	liczby absol.	%	liczby absol.	%	liczby absol.	%	liczby absol.	%
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
I. Rolnictwo	1245	0,3	593	0,3	2142	0,4	936	0,4	1427	2,9	530	3,2	3569	0,5	1466	0,5	8748	0,9	4084	1,0
II. Przemysł i rzemiosło	121013	32,1	55743	31,9	214048	36,0	89510	34,0	21160	42,6	6951	42,0	235208	36,6	96461	34,5	322438	35,3	128844	32,2
III. Handel, banki, ubezpieczenia	63963	17,0	20095	11,4	114665	19,3	36014	13,7	4021	8,1	1083	6,5	118686	18,4	37097	13,2	215611	23,6	78586	19,7
IV. Komunikacja i transport	16850	4,5	6024	3,4	38693	6,5	12093	4,6	4069	8,2	1049	6,3	42762	6,6	13142	4,7	98809	10,8	31963	7,9
V. Administracja, sądo- wnictwo, wolne zawody	44995	12,0	17627	10,0	58978	9,9	24874	9,4	1455	2,9	462	2,8	60433	9,4	25336	9,0	101378	11,1	49927	12,2
VI. Służba domowa i usługi osobiste	53750	14,2	40756	23,3	75557	12,8	53561	20,3	1800	3,6	1242	7,5	77357	12,0	54803	19,6	46624	5,1	39171	9,7
w tym: służba domowa	50209	13,3	38738	22,2	69812	11,8	50195	19,1	1546	3,1	1101	6,6	71358	11,1	51296	18,3			33166	8,2

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
VII. Nie wykonujący zawodu																				
a. Rentierzy-kapitałiści	18496	4,9	6478	3,7	27814	4,7	13410	5,1	2392	4,8	660	4,0	30206	4,7	14070	5,0	11903	1,3	3762	0,9
b. Emeryci	6713	1,8	2940	1,7	8230	1,4	4031	1,5	144	0,3	64	0,4	8374	1,3	4095	1,5			2186	0,5
c. Nie wykonujący pracy zarobkowej	7872	2,1	7565	4,3	10064	1,7	9633	3,6	577	1,2	512	3,1	10641	1,7	10145	3,6	66378	7,3	43302	10,8
VIII. Zająćia bliżej nie określone i niewiadome																				
a. Wyrobnicy	35064	9,3	15411	8,7	39366	6,6	17161	6,5	11794	23,8	3744	22,6	51160	8,0	20905	7,5	30461	3,3	13914	3,5
b. Zająćia bliżej nie określone	—	—	—	—	1185	0,2	495	0,2	704	1,4	215	1,3	1889	0,3	710	0,3	6146	0,7	3714	0,9
c. Zająćia niewiadome	6672	1,8	2360	1,3	3036	0,5	1769	0,7	70	0,2	44	0,3	3106	0,5	1813	0,6	5666	0,6	2668	0,7
Razem	376633	100	175592	100	593778	100	263487	100	49613	100	16556	100	643391	100	280043	100	914162	100	402121	100
Wojsko	6331		3740		30411		27878		9890		9437		40301		37315		22551		11162	
Ogółem	382964		179332		624189		291365		59503		25993		683692		317358		936713		413283	

Z r ó d ł o: 1882 r. — *Rezultaty spisu jednodniowego...*, cz. 3, tabl. 1.

1897 r. — *Pierwaja wsteobszczaja pieriepis...*, tabl. XX.

1921 r. — *Wyniki spisu powszechnego z 1921 r. ...*, cz. II. A. Pański, *Stosunki zawodowe*, tabl. 62, s. 72.



Tabl. 13. Czynnici i bierni zawodowo w 1882 r. według działów zajęć i wyznań

Działy zajęć	Wyznanie									
	rzymskokatolickie		prawosławne		protestanci*		mojżeszowe		inne	
	liczby absol.	%	liczby absol.	%	liczby absol.	%	liczby absol.	%	liczby absol.	%
I. Rolnictwo	1061	0,5	31	0,3	67	0,4	80	(00,6)	6	1,1
II. Przemysł i rzemiosło	77110	34,8	868	9,1	7408	43,0	35546	27,8	81	15,3
III. Handel, banki, ubezpieczenia	11036	5,0	525	5,5	1556	9,0	50714	39,7	132	25,7
IV. Komunikacja i transport	12569	5,7	450	4,7	675	3,9	3136	2,4	20	3,8
V. Administracja, sądownictwo, wolne zawody	25303	11,4	4192	43,7	2289	13,2	13147	10,2	64	12,1
VI. Służba domowa i usługi osobiste, w tym służba domowa	43333	19,6	1043	10,9	1611	9,3	7704	6,0	59	11,2
	40380	18,2	976	10,2	1501	8,7	7294	5,7	58	11,0
VII. Nie wykonujący zawodu:										
a. Rentierzy-kapitałiści	12139	5,5	348	3,6	1196	6,9	4796	4,1	17	3,2
b. Emeryci	5688	2,6	563	5,9	350	2,0	99	(0,07)	13	2,5
c. Nie wykonujący pracy zarobkowej	5607	2,5	658	6,9	353	2,0	1233	0,9	21	4,0
VIII. Zajęcia bliżej nie określone i niewiadome:										
a. Wyrobnicy	24011	10,8	657	6,9	1592	9,2	8790	6,9	14	2,7
b. Zajęcia bliżej nie określone	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Zajęcia niewiadome	3606	1,6	244	2,5	194	1,1	2527	2,0	101	19,1
Razem	221463	100,0	9579	100,0	17291	100,0	127772	100,0	528	100,0
Wojsko	1664		4061		418		145		43	
Ogółem	223127		13640		17709		127917		571	

\* Protestanci: wyzn. ewangelicko-augsburskie i ewangelicko-reformowane oraz zapewne anglikanie (suma nie zgadza się o 1).

Źródło: *Rezultaty spisu jednolitego...*, cz. 3, tabl. 12 i 13.

## ZABUDOWA MIASTA I URZĄDZENIA KOMUNALNE

*Marian Gajewski*

Według danych z 1913 r. powierzchnia miasta liczyła 3273 ha, Wisła w jego granicach administracyjnych — 442 ha. Uwzględniając ówczesną specyfikację, można szacować, że:

a) zabudowa zajmowała: 1790 ha — posesje i place prywatne, 235 ha — posesje i place miejskie, 30 ha — szpitale, 18 ha — kościoły i klasztory, razem 2073 ha;

b) komunikacja: 366 ha — ulice i place, 197 ha — urządzenia kolejowe w granicach miasta, razem 563 ha;

c) tereny zielone: 230 ha — Cytadela i esplanada, 148 ha — Zamek, Belweder i Łazienki, 140 ha — Pole Mokotowskie, 119 ha — miejskie tereny zielone, razem 637 ha.

Wyłączając zabudowę Cytadeli, Zamku i Belwederu, można przyjąć, że gospodarka miejska obejmowała: pod zabudowę 2110 ha, komunikacją 563 ha, tereny zielone ca 600 ha, razem 3273 ha.

Przewrót techniczny w przemyśle i transporcie oddziaływał na modernizację urządzeń komunalnych. W dużych miastach europejskich od połowy XIX wieku wprowadzano urządzenia komunalne oparte już na zasadach naukowych. W Warszawie zapoczątkowano je — jakkolwiek jeszcze niedoskonałe technicznie — od 1855 r., a więc prawie w tym samym czasie. Następny etap modernizacji urządzeń komunalnych datuje się w miastach europejskich od 1880 r.; w Warszawie nieco później, lecz na najwyższym ówczesnym poziomie technicznym (zob. aneks).

Skupimy poniżej uwagę na budownictwie mieszkalnym i urządzeniach komunalnych oraz upowszechnieniu ich wśród mieszkańców. Panorama architektoniczna miasta jest bowiem przedmiotem odrębnych studiów.

### **Sieć uliczna, place i tereny zielone**

Ukształtowanie sieci ulicznej w Warszawie scharakteryzowane zostało w rozdziale I. W końcu XIX wieku przybyła już tylko nieznaczna liczba ulic, w tym piętnaście na przyłączonej od 1890 r. części Pragi, tj. Nowej

Pragi, Szmulowizny, Targówku i Kamionku. Zrealizowane zostało jedno tylko, ale na wielką skalę, założenie urbanistyczne: Aleje Jerozolimskie wraz z wiaduktem i mostem. W 1915 r. na lewym brzegu było 388 ulic, na prawym 82; ogólna ich długość wynosiła około 210 km.

Trudności budownictwa drogowego jeszcze w mieście XIX-wiecznym były bardzo duże, gdyż m. in. brak kanalizacji i sprzężonych z nią urządzeń melioracyjnych uniemożliwiał należyte odwodnienie. Ponadto niedostatek odpowiednich materiałów wykluczał trwałość nawierzchni.

Sprawa odwodnienia ulic Warszawy została rozwiązana dopiero po 1887 r. dzięki szybkiej budowie kanalizacji. Próby pokrywania chodników drewnem, cegłą, asfaltem i płytami kamiennymi najrozmaitszych odmian i kształtów zostały zakończone pomyślnie przez zastosowanie płyt betonowych i uruchomienie ich wytwórni w 1892 r. (przez Magistrat). Do 1915 r. prawie wszystkie ulice miały chodniki z płyt betonowych, nawet te, które zachowały jeszcze nie ulepszone jezdnie, a było ich w tym roku 73%.

Jezdnie stanowiły trudniejszy problem. Próbowano je pokrywać nie tylko kamieniem, cegłą, drewnianymi kostkami, szosówką, lecz także asfaltem i żelazem. Próby układania asfaltu podejmowano w latach 1841, 1867, 1877. Nawierzchnie te okazały się nietrwałe ze względu na nieodpowiednią recepturę masy asfaltowej, warunki klimatyczne i charakter ruchu ulicznego (pojazdy konne). Kraty żelazne użyte po raz pierwszy w 1864 r. na nawierzchnię mostu Kierbedzia były kosztowne, antysanitarnie i niezmiernie hałaśliwe przy ruchu kołowym. Kamień miejscowy (granit polodowcowy) nadawał się tylko na jezdnie typu „kocie łby”. Szosówka zaś sprzyjała powstawaniu błota i kurzu.

Istotna poprawa w tej dziedzinie nastąpiła dopiero wtedy, gdy od 1910 r. zaczęto układać nawierzchnię jezdni na podkładzie betonowym z kostki tzw. nieregularnej (bazaltowej importowanej ze Strzegomia na Śląsku). Odcinki tego pokrycia zachowały się do dzisiaj na przecznicach ul. Marszałkowskiej. W 1915 r. ulice Warszawy twardą nawierzchnię miały na 2 822 243 m<sup>2</sup>, z czego 839 162 m<sup>2</sup> pokryte kostką granitową, bazaltową, drewnianą, klinkierem lub asfaltem — ogółem 27%. Natomiast nawierzchnię nie ulepszoną posiadało aż 73% ulic pokrytych „kocimi łbami” czy szosówką (o powierzchni łącznej 1 983 081 m<sup>2</sup>).

Najstarsze place Warszawy to rynki Starego i Nowego Miasta. W latach Królestwa Polskiego powstały place: Saski, Krasińskich, Zamkowy, Teatralny, Bankowy, Małachowskiego, Warecki, Aleksandra (Trzech Krzyży) oraz Broni (Pole Marsowe) — dziś nie istniejący. Na wylotach traktów uformowały się place: na Rozdrożu przy Al. Ujazdowskich oraz plac Zbawiciela na wylotu Marszałkowskiej.

Na przełomie XIX i XX wieku w związku ze zniesieniem wałów w 1875 r. regulowano stopniowo istniejące już place: obecny plac Unii Lubelskiej i plac Artura Zawiszy, ponadto — przy kościele Zbawiciela

(w 1901 r.), Politechniki (w 1902 r.), kościele Św. Jakuba (w 1911 r.), czy wreszcie w związku z zakończeniem budowy szpitala Dzieciątka Jezus (w 1902 r.) przy nim — plac Starynkiewicza.

Zieleń miejska. Terenami zielonymi zainteresowano się w drugiej połowie XIX wieku, gdy parki i zadrzewienia po jurydykach magnackich włączano do sieci ulicznej Warszawy. Park Łazienkowski, stanowiący własność państwową od 1817 r., udostępniono mieszkańcom dopiero po 1864 r. Jako nowe parki publiczne powstały wówczas: 1) park Aleksandryjski (Praski) o powierzchni 6,4 ha, otwarty dla publiczności w 1871 r., 2) park Ujazdowski zakładany od 1893 r., a otwarty w 1896 r., o powierzchni 5 ha, zaprojektowany przez inż. Franciszka Szaniora, ze sztucznym wodospadem, sadzawką i innymi urządzeniami wodnymi (według projektu inż. Alfonsa Grotowskiego), 3) park Agrykola (1903—1904) według projektu inż. Waleriana Kronenberga, 4) park Skaryszewski zakładany w latach 1906—1915, o powierzchni 58 ha, z jeziorkiem Kamionkowskim i dwoma stawami (zaprojektowany przez inż. Szaniora). Powstały lub też zostały nowocześniej urządzone mniejsze zespoły zieleni, jak przy Towarzystwie Ogrodniczym na Bagateli oraz teren Wyścigów Konnych przy ul. Polnej. Nowością omawianego okresu stały się skwery — niewielkie skrawki zieleni, bez większego znaczenia mikroklimatycznego, służące jednak ozdobie miasta; w 1915 r. liczba ich doszła do 100. Założono też 12 specjalnych ogrodów dla dzieci z fundacji Wilhelma Ellisa Raua.

Zieleń stanowiła 21,2% powierzchni miasta, na 1 mieszkańca przypadało prawie 6 m<sup>2</sup>. W porównaniu z wieloma innymi miastami europejskimi ścieśniona na 32 km<sup>2</sup> Warszawa miała mało terenów zielonych. Lasek Bielański i największe cmentarze: na Powązkach i na Bródnie, leżały wówczas poza granicami administracyjnymi Warszawy.

Liczba posesji zabudowanych w Warszawie zwiększyła się z 4285 w 1883 r. do 6411 w 1910 r. Dzięki nakazowi oczyszczania posesji nalożonemu na właścicieli w 1865 r. przez policję, nawet przy braku kanalizacji, przy kiepskich brukach i chodnikach, osiągnano pewien efekt nie tyle sanitarny, co porządkowo-estetyczny. Każda posesja miała stróża (dozorcę) spełniającego czynności porządkowe; praca była wyłącznie ręczna. Pewną ulgę przyniosły jedynie węże gumowe, zakładane do kranów po zainstalowaniu wodociągów — zastępujące używaną dawniej konewkę.

Place miejskie i targowiska oczyszczało miasto własnym personelem i taborem, którego baza główna mieściła się przy ul. Karowej (od 1770 r.). W 1907 r. były w niej 62 wozy (kary) przykryte klapami, pracowało przy nich i przy koniach 92 ludzi, a na mieście — 120 zamiataczy.

W 1912 r. Warszawa uzyskała spalarnię śmieci (zniszczoną w 1944 r.). Był to niewielki zakład przy ul. Spokojnej na Powązkach, wyposażony w dwa zautomatyzowane piece angielskie, które w ciągu 1912 r. spalały śmieci z 60 domów, w 1915 — z 355 domów; obsługiwały więc zaledwie około 5% nieruchomości.

## Zabudowa mieszkalna

Rozwój urbanistyczny Warszawy w drugiej połowie XIX wieku przejawiał się w dwóch trendach: 1) intensywnej zabudowy rozszerzonego śródmieścia oraz jego integracji z kształtującymi się dzielnicami na terenach objętych gospodarką miejską; 2) ekstensywnej zabudowy (mieszkalnej i przemysłowej) w strefie podmiejskiej nie objętej administracją miejską, ale związanej funkcjonalnie z obszarem miasta, tj. formującą się aglomeracją wielkomiejską Warszawy.

Równolegle zaznaczał się szkodliwy wpływ budownictwa wojskowego, zapoczątkowany w 1832 r. przez usytuowanie na północy miasta kompleksów Cytadeli, a zasięg jego rozszerzał się w miarę realizacji nowych inwestycji dla potrzeb militarnych (po 1871 r.).

Cechy nowoczesnego miasta uzyskała Warszawa w końcu XIX wieku nie tylko przez wytyczanie nowych ulic i regulację wcześniej istniejących, ale przez intensyfikację zabudowy oraz zmianę jej charakteru, polegającą na budownictwie w górę (nadbudowa pięter, budynki wielokondygnacyjne), a także zejście w głąb (sutereny).

Według obowiązujących przepisów dotyczących wysokości domu frontowego nie mogła ona przekraczać szerokości ulicy. Jednak wskutek nacisku prywatnych właścicieli zgadzano się na budowę wyższych kamienic, wytwarzających głębokie studnie we wnętrzu działek przez obudowanie podwórza oficynami. Do 1915 r. wykorzystywanie działki doszło do 80—100%; tylko 37% okien w mieszkaniach wychodziło na ulicę, zaś 63% — na podwórkę, w tym 10% na schody, sienie, na mur sąsiedniego budynku. Wszystko to wpływało na wadliwą strukturę budownictwa mieszkalnego.

Typową cechą ówczesnego miasta było spiętrzanie się bryły śródmieścia (zwłaszcza na jego południowych terenach) z powodu budowy domów czteropiętrowych i wyższych. Jeszcze w 1868 r. liczba takich budynków była niewielka — 0,4%, w okresie poprzedzającym wybuch wojny wzrosła odpowiednio do 25%, domy zaś powyżej czterech pięter stanowiły 6,7%. Szczegółowe dane o wysokości zabudowy w latach 1868, 1882 i 1914 przedstawia zamieszczona niżej tablica 14.

Zjawiskiem charakterystycznym był początkowo wzrost, a następnie spadek odsetka budynków parterowych, stały spadek jedno- i dwupiętrowych, zaś od końca wieku XIX znaczny wzrost nielicznych jeszcze w dwóch pierwszych przekrojach 1882 i 1914 domów wysokich. Zmiana wysokości zabudowy w obu tych przekrojach w podziale terytorialnym kształtowała się także bardzo zmiennie.

W roku 1882 najmniejsza ilość budynków parterowych znajdowała się w części staromiejskiej i śródmieściu ówczesnej Warszawy — ok. 2 tys., a na terenach południowych ok. 4,5 tys. Zabudowa wielokondygnacyjna w części śródmiejskiej posiadała ok. 120 domów czteropiętrowych, na po-

Tabl. 14. Wysokość zabudowy w Warszawie w latach 1868—1919

Budynki	1868	%	1882	%	1914—1919	%
Parterowe	3 675	46,3	10 483	54,7	6 017	27,7
I-piętrowe	1 941	24,4	3 721	19,4	2 776	12,8
II-piętrowe	1 776	22,4	2 849	14,9	2 702	12,4
III-piętrowe	512	6,5	1 905	9,9	4 939	22,7
IV-piętrowe	33	0,4	180	0,9	4 155	19,3
V-piętrowe	—	—	16	0,1	901	4,1
VI-piętrowe	—	—	—	—	225	1,0
wyższe	—	—	—	—	—	—
Razem	7 937	100,0	19 154	100,0	21 715	100,0

Zródło: W. Załęski, *Rys statystyki porównawczej Warszawy*. „Ekonomista”, 1871, nr 3; *Rezultaty spisu jednolitego ludności m. Warszawy*, cz. 3, *Statystyka mieszkaniowa; Rezultaty spisu nieruchomości i mieszkań Wielkiej Warszawy w 1919*, Warszawa 1922.

ludni miasta było ich ok. 40. W dzielnicy zachodniej domów wielopiętrowych było ok. 15.

Powyższe proporcje w następnym okresie uległy radykalnym zmianom; śródmiejska część według granicy z lat osiemdziesiątych posiadała ok. 400 budynków parterowych i ok. 300 czteropiętrowych, tereny południowe zaś ponad 800 domów czteropiętrowych. Podobnie i w dzielnicy zachodniej, gdzie w tym okresie zabudowa wielokondygnacyjna osiągnęła liczbę około 1200 domów. O zmianie charakteru zabudowy świadczy także wzrost nieruchomości o dużej liczbie mieszkań.

Tabl. 15. Podział nieruchomości według liczby mieszkań w 1882 i 1914—1919

Liczba nieruchomości zawierająca:	1882	%	1914—1919	%
1—10 mieszkań	1 324	31,9	1 363	21,8
11—30 „	2 121	51,2	2 351	37,8
31—50 „	530	12,8	1 527	24,7
51—100 „	167	4,1	883	13,8
101— „	—	—	117	1,9
Razem	4 142	100,0	6 241	100,0

Zródło: W. Załęski, *Rys statystyki porównawczej Warszawy; Rezultaty spisu jednolitego...*, cz. 3.

W 1882 r. około 90% nieruchomości zawierało od 1 do 30 mieszkań, natomiast w 1914 r. stanowiły one około 60%, co wiązało się ze znacznym wzrostem liczby dużych czynszowych kamienic, tak zwanych koszarowych. Obejmowały one po 50 i więcej mieszkań zajętych głównie przez coraz liczniejszą ludność proletariacką.



Poza granicami administracyjnymi Warszawy, w strefie podmiejskiej, parcelacja terenów uzależniona była od władz gmin wiejskich. Budownictwo mieszkaniowe o niewielkich rozmiarach rozproszone na znacznym obszarze nie posiadało wyposażenia technicznego, jakie już funkcjonowało w granicach miasta.

Terytorium przyłączone w 1916 r. przewyższało blisko trzykrotnie powierzchnię zajmowaną przez dawną Warszawę, lecz powiększonemu obszarowi nie odpowiadał proporcjonalny wzrost nieruchomości. Liczba nieruchomości zwiększyła się tylko o 57,5% (4057 na przedmieściach wobec 7056 nieruchomości na terenie dawnej Warszawy). Przedmieścia te były bardzo luźno zabudowane. Gdy w śródmieściu jedna nieruchomość wypadała średnio na 0,46 ha, a na Bródnie — na 0,71 ha (czyli 65% przeciętnej gęstości zabudowania dla śródmieścia), to na całym obszarze przyłączonych przedmieść — przeciętnie jedna nieruchomość na 2,02 ha, zaś w najslabiej zabudowanym rejonie Czarniaków—Siekierki gęstość zabudowania wynosiła 1 nieruchomość na 7,75 ha.

Na przedmieściach przeważały budynki drewniane ze względu na przepisy dotyczące terenów przyfortecznych. Na ogólną liczbę 12 294 budynków mieszkalnych, gospodarczych i fabrycznych naliczono wówczas 9 573 budynki drewniane, czyli 77,87% ogólnej ilości, i tylko 2 666 budynków murowanych lub betonowych, co stanowi 21,2% ogólnej liczby budynków na przedmieściach w 1916 r. Tylko 6 905 budynków służyło dla celów mieszkalnych, czyli 56,16% ogólnej liczby, pozostałe 43,84% to zabudowania gospodarcze i fabryczne.

Dominujący typ budownictwa stanowiły budynki parterowe (93% domów mieszkalnych), które nadały jednostajny charakter budowlany terenom przyłączonym. Domy typu większego, koszarowego znajdowały się niemal wyłącznie na Mokotowie, Woli i Czystem.

## **Wypośażenie techniczne nieruchomości**

Na podstawie „Rezultatów spisu nieruchomości i mieszkań Wielkiej Warszawy w 1919 r.” (opublikowanych w 1922 i 1923 r.) będzie tu omówiona jedynie strona techniczna budynków i ich wyposażenie w instalacje komunalne.

Wspomniane „Rezultaty” podają wiek zasobów i chociaż obejmują stan z 1919 r., możemy je uznać za miarodajne dla końca naszego okresu (gdyż między 1915 a 1919 r. wzniesino tylko 1,36% ogólnej liczby nieruchomości mieszkalnych). Wynika z nich, że około 90% nieruchomości mieszkalnych znajdujących się w Warszawie przed I wojną światową wzniesiono w 60-leciu 1855—1915, a tylko ok. 10% pochodziło z okresu poprzedniego.

Tempo rozwoju poszczególnych gałęzi gospodarki komunalnej nie było oczywiście jednakowe. Zaopatrzenie w wodociąg, kanalizację i gaz zostało upowszechnione w dość wysokim stopniu na obszarze Warszawy lewobrzeżnej. Natomiast w znacznie niższym na Pradze. Centralne ogrzewanie — wówczas jednobudynkowe — jako najkosztowniejsze mogło być zakładane tylko w najrentowniejszych kamienicach. Elektrownię Warszawa otrzymała wyjątkowo późno — w grudniu 1902 r.

Tabl. 16. Wyposażenie techniczne budynków mieszkalnych 1855—1915  
(według liczby budynków)

Rok	Wodociąg	Kanalizacja	Gaz	Elektryczność	Centralne ogrzewanie
1855	3	—	—	—	—
1887	1280	16	.	—	—
1891	2003	435	803	—	.
1903	5104	3166	.	39	.
1915	5909	4728	4456	3793	360
w tym:					
Warszawa					
lewobrzeżna	92,9%	81,8%	73,3%	59,0%	6,7%
Praga	65,7%	27,5%	35,5%	20,1%	0,9%

Źródło: *Rezultaty spisu nieruchomości i mieszkań Wielkiej Warszawy w 1919 r., Warszawa 1922—1923.*

## Wodociągi i kanalizacja

Warszawa korzystała od XVI wieku obok studzien z drewnianych wodociągów, działających z przerwami, a zlikwidowanych dopiero w 1859 r. (ostatecznie na Nowym Mieście). Wody zużyte, opadowe i zaskórne były odprowadzane kanałami budowanymi od XV wieku, nieco ulepszanymi następnie, które siecią o długości 26 km (w 1879 r.) wraz z „kanałem meclowskim” wzdłuż dawnych okopów od rogatki jerozolimskiej do Cytadeli (z 5 dopływami) zrzuciły ścieki 12 prostopadłymi wylotami do Wisły.

Projekty modernizacji zaopatrywania w wodę Warszawy zapoczątkowano po 1815 r., o czym świadczy zgłoszenie ok. 20 projektów oraz realizacja 3 wodociągów, posługujących się pompami parowymi, filtrami i z góry zaplanowaną siecią przewodów żeliwnych. Wśród nie zrealizowanych były projekty: Ludwika Christiana Metzla z 1817 r., Józefa Wilsona z ok. 1824 r., Jana Williama Thomasa z 1826 r., Teodora Urbańskiego z 1835 r., Andersona i Henryka Marconiego z 1836 r., Feliksa Pancera z 1838 r., dwa z 1843 i 1849 r., Tomasza Hawskleya z 1862 r., J. G. Blocha z 1864 r., Juliana Majewskiego, Józefa Spornego, Juliana Surzyckiego

go, Pawła Podczaszyńskiego z 1865 r. oraz Alfonsa Grotowskiego i Wilhelma Kolberga z 1867 r.

Budowę kanalizacji lindleyowskiej poprzedziło również kilka nie zrealizowanych, łącznych projektów wodociągów i kanalizacji, zgłoszonych przez antrepreneurów, kapitalistów krajowych i zagranicznych, jak J. G. Bloch, Dessauskie Towarzystwo Oświecenia Gazowego, Towarzystwo Akc. Lilpop, Rau i Loewenstein, firma Aird et Piton, Jakub Loewenberg. Były też dwa projekty techników polskich: inż. Stanisława Ratyńskiego z 1853 r. i projekt z 1865 r. czterech wymienionych wyżej inżynierów.

Projekt opracowany przez znanego architekta Henryka Marconiego jeszcze w 1836 r., po całkowitej modyfikacji w 1851 r., został zrealizowany w 1855 r. Akt erekcyjny pod zbiornikiem w Saskim Ogrodzie, zbudowanym na wzór świątyni Vesty w Tivoli, zamurowano 16 listopada 1852 r., a fontannę uruchomiono 16 czerwca 1855 r. W tym roku zaledwie trzy budynki państwowe otrzymały wodę, ale mieszkańcy mogli już korzystać z 16 źródeł ulicznych, 32 hydrantów pożarowych i 5 fontann. Ujęcie wody, pompy oraz filtry znajdowały się u zbiegu ul. Karowej i ul. Dobrej.

Wodociąg był czynny do 1889 r. i w ostatniej fazie funkcjonowania dostarczał dziennie 14 tys. m<sup>3</sup> wody do 1250 budynków. Jego sieć uliczna przekroczyła 31 km, znajdowało się na niej wówczas 50 źródeł ulicznych, 120 hydrantów i 7 fontann; korzystała z niego prawdopodobnie czwarta część ludności. Woda mimo filtrów, ciągle powiększanych i ulepsowanych, była niedobra, choć nieszkodliwa dla zdrowia, gdyż ujęcie na polecenie Rady Budowniczej zlokalizowano powyżej wylotu pięciu kanałów ściekowych wbrew projektom Marconiego, który przewidywał ujmowanie wody ze studzien przy młynie na Solcu, a z Wisły — powyżej rzeźni.

Wodociąg praski według projektu Alfonsa Grotowskiego zbudowano w ogóle bez filtrów; założony został głównie dla celów pożarowych. Otwarty 16 października 1869 r., funkcjonował do 1896 r. Długość jego sieci ulicznej osiągnęła ostatecznie 9,8 km, znajdowało się na niej 12 źródeł ulicznych, 28 hydrantów pożarowych i fontanna. Zaopatrywał on w wodę 30 budynków, dostarczając 3800 m<sup>3</sup> wody na dobę.

Obydwa zakłady były likwidowane w miarę rozbudowy wodociągowej sieci lindleyowskiej, przejmującej ich funkcje.

Historia wodociągów i kanalizacji lindleyowskich zaczęła się od 1874 r., gdy prezydent Kalikst Witkowski w ostatnim roku swego urzędowania wysłał do Anglii komisję mającą zbadać sposoby unieszkodliwiania czy wykorzystywania ścieków, a głównie fekaliów. Komisja, wracając przez Niemcy, zapoznała się z wodociągami i kanalizacją budowanymi przez Williama Lindleya m. in. we Frankfurcie nad Menem.

Biorący udział w pracach komisji inż. Grotowski docenił należycie wartość techniczną i przydatność systemu lindleyowskiego, zjednał dla sprawy urzędującego od 1875 r. nowego prezydenta gen. Sokratesa Starynkiewicza i z nielicznym gronem zwolenników, a wbrew silnej i dużej grupie przeciwników w Warszawie i Petersburgu (gdzie wiele zdziałał Starynkiewicz), doprowadził do zrealizowania przedsięwzięcia.

Lindley, który w 1876 r. otrzymał zlecenie na opracowanie projektu, złożył plan budowy kanalizacji i wodociągów w maju 1878 r. Komitet Techniczno-Budowlany Ministerstwa Spraw Wewnętrznych w Petersburgu zatwierdził projekt budowy wodociągów i kanalizacji w Warszawie (w maju 1880 r.); ostateczne zatwierdzenie uzyskał on 21 kwietnia 1881 r.

Dnia 23 lipca 1881 r. Magistrat zawarł umowę z Williamem Lindleyem — ojcem i jego synem Williamem Heerleinem, który od tej chwili przejął całą odpowiedzialność za budowę.

W ciągu 1881 i 1882 r. przygotowywano bazę i materiały, w 1883 r. rozpoczęto roboty przy budowie stacji pomp rzecznych na ul. Czerniakowskiej.

Pierwszy 18-kilometrowy odcinek sieci wodociągowej nawodniono 3 lipca 1886 r. i do końca roku przyłączono do niej 5 budynków, dostarczając też wody do istniejącej sieci wodociągów Marconiego, podobnie jak i do sieci Grotowskiego na Pradze (od 1894 r.). Pierwszy odcinek również 18-kilometrowy sieci kanalizacyjnej z przyłączonymi do niej 16 budynkami oddano do użytku w 1887 r.

Ujęcie wody z Wisły zbudowano na Siekierkach, stację pomp rzecznych — przy ul. Czerniakowskiej, stację pomp miejskich, filtry z wieżą ciśnienia — przy ul. Koszykowej, gdzie dotychczas się znajdują.

T a b l. 17. Rozwój sieci wodociągowej i kanalizacyjnej w Warszawie

Rok	Liczba nieruchomości ogółem	Długość sieci		Nieruchomości przyłączone do sieci			
		wodociągowej	kanalizacyjnej	wodociągowej		kanalizacyjnej	
		w km		liczba	%	liczba	%
1883	4285	1,6	0,2	—	—	—	—
1884	4409	3,3	4,1	—	—	—	—
1885	4533	14,6	9,9	—	—	—	—
1886	4657	18,1	17,6	5	0,1	—	—
1887	4781	22,8	18,0	122	3,0	16	0,3
1888	4905	59,7	27,2	744	15,0	54	1,1
1890	5123	91,5	38,4	1731	34,0	315	6,0
1895	5548	179,9	95,5	3830	70,0	1784	32,0
1900	5796	234,4	128,2	4886	84,0	2861	50,0
1905	6063	261,7	160,4	5282	87,0	3460	57,0
1910	6411	273,7	179,1	5598	87,0	3896	61,0
1915	—	320,7	202,4	5909	93,0*	4728	82,0*

\* W śródmieściu, a na Pradze odpowiednio 65,7% i 27,5%.

Z r ó d ł o : H. Radziszewski, Warszawa, t. II, Warszawa 1914.

Do ogrzewania mieszkań, gotowania i podgrzewania wody w gospodarstwie domowym od wieków jedynym źródłem energii cieplnej było drewno. W omawianym okresie następuje przełom: zaczęto używać węgla kamiennego. Dostępny dla gospodarstwa domowego stał się on po połączeniu Warszawy z Zagłębiem i Górnym Śląskiem linią kolejową, która w 1848 r. dotarła do Żąbkowic, a w 1859 r. do Sosnowca.

W 1841 r. pierwszy dom w Warszawie został ogrzany kaloryferami. Tak zanotował ten fakt M. F. Sobieszczański i tak ten system określił jego instalator inż. Telesfor Szpadkowski. Był to budynek archiwum hipotecznego przy ul. Miodowej. Powietrze ogrzewane w piwnicy za pomocą kotła z wodą opalanego drzewem przewodami murowymi rozchodziło się do pomieszczeń, ponieważ jednak było za gorące i za suche — co sprawiało trudności w oddychaniu — pracownicy rozstawiali naczynia z wodą, która zawilgacała akta. System ten zwany „belgijskim”, zastosowany i w innych budynkach, okazał się nieudany. W następnych latach w zakładach przemysłowych zakładano ogrzewanie parą, rozprowadzaną już rurami metalowymi do grzejników. Dla mieszkań było ono i jest nieodpowiednie.

Dopiero od 1885 r. Warszawskie Biuro Techniczne inżynierów Kazimierza Mateckiego i Kazimierza Obrębowicza jako pierwsze zaczęło instalować, według wzorów i częściowo z elementów zagranicznych, ogrzewanie wodne mieszkań i innych pomieszczeń. Instalowano nie tylko grzejniki (kaloryfery), ale również i urządzenia dostarczające ciepłej wody do kuchni i łazienki z kotłowni opalanej węglem lub koksem, znajdującej się w piwnicy. Pierwszym w ten sposób wyposażonym w 1885 r. budynkiem był pałac Brühlowski o 22 salach, w którym właśnie pomieszczono telegraf. W 1893 r. w ten sposób ogrzewano ratusz i Teatr Wielki. W 1915 r. urządzenia ogrzewnicze uzyskało 2317, czyli 2% mieszkań warszawskich. Wówczas nazywano je centralnym ogrzewaniem. Od 1897 r. zaczęto instalować też gazowe ogrzewanie wody w łazienkach (piecyki gazowe) oraz w kuchni.

## Gazownictwo

Na długo przed uruchomieniem gazowni ogólnomiejskiej, już w 1835 r. fabryka B-ci Ewans przy ul. Świętojerskiej 6 była oświetlana gazem. Od 1840 r. gaz produkowała również Fabryka Machin na Solcu i dostarczała go w 1844 r. w zbiornikach do próbnego oświetlenia pl. Zamkowego i dziedzińca Uniwersytetu; nie rozszerzono wówczas gazowego oświetlenia w mieście na skutek zakazu władz.

Dopiero 1 maja 1856 r. między Magistratem a Jerzym Maurycem Blochmanem, przedstawicielem i współnikiem Niemieckiego Kontynen-

talnego Towarzystwa Gazowego w Dessau, zawarto umowę na budowę i eksploatację gazowni przy ul. Ludnej na Powiślu. Około 3 kilometrowym rurociągiem przez ul. Książęcą, Nowy Świat, Krakowskie Przedmieście do placu Zamkowego po raz pierwszy popłynął gaz 27 grudnia 1856 r. W 1888 to samo towarzystwo uruchomiło drugi zakład na Czystem przy ul. Dworskiej (obecnie M. Kasprzaka), z zamiarem unieruchomienia pierwszego, ale do końca omawianego okresu rozbudowywano obydwie, tak że w 1913 r. zdolność produkcyjna gazowni przy ul. Dworskiej wynosiła 180 tys. m<sup>3</sup> na dobę, a przy ul. Ludnej — 108 tys. m<sup>3</sup>.

Pierwszym zadaniem gazowni było oświetlenie ulic miejskich, co nastąpiło jeszcze w grudniu 1856 r. Liczba latarni wyniosła w 1856 r. — 92, w 1857 — 728, w 1865 — 1022, w 1881 — 2025, w 1883 — 3059, w 1885 r. — 4242, w 1887 — 5000, w 1892 — 6017, w 1901 — 7581, w 1903 — 8065, w 1905 — 8445, w 1910 — 6594. Maksimum z 1905 r. nie zostało już nigdy przekroczone, gdyż od 1906 r. pojawiły się latarnie elektryczne.

Gazowa sieć uliczna liczyła w 1856 r. około 3 km, w 1875 — 96,3 km, w 1900 — 253,2 km, w 1910 — 291,6 km. Pierwsze latarnie gazowe dawały światło o sile 7 świec, następne — 12, a po zastosowaniu koszulek żarowych (Auera von Welsbacha) od 1891 r. — pięciokrotnie więcej.

Odbiorcy prywatni początkowo używali gazu również przede wszystkim do oświetlenia, z czasem dopiero do użytku gospodarskiego: gotowania, pieczenia i prasowania, zwłaszcza od 1897 r., kiedy warsztaty w Dessau dostarczały odpowiedniego sprzętu. Początkowo liczono obsługiwane „palniki”: w 1857 r. — 1500, w 1864 r. — 13 818. Od 1875 r. mamy dane o liczbie gazomierzy odczytywanych przez inkasenta, a od 1897 r. — o gazomierzach automatycznych, do których wrzucało się monetę, aby otrzymać następną porcję gazu.

W 1875 r. było 3526 gazomierzy, w 1900 — 16 861 gazomierzy i automatów, w 1910 — 39 048, w 1915 — 63 183.

Produkcja gazu wynosiła rocznie:

1857 —	121 tys. m <sup>3</sup>	1900 —	27 058 tys. m <sup>3</sup>
1860 —	937 „	1910 —	42 565 „
1864 —	1 422 „	1913 —	55 646 „
1875 —	5 198 „	1915 —	55 543 „
1887 —	12 891 „		

Struktura zużycia gazu na początku XX wieku wykazała, że upowszechnił się on przede wszystkim w gospodarstwie domowym.

Oświetlenie ulic pochłaniało w 1900 r.	18,3%	a w 1910 r.	6,9
Gospodarstwa domowe	„	71,0	„ 82,8
Motory przemysłowe	„	10,7	„ 10,3

Gazowe oświetlenie ulic i placów Warszawy było stopniowo zastępowane przez elektryczne.

## Elektryfikacja

Już w 1864 r. przy wykańczaniu mostu Kierbedzia użyto oświetlenia elektrycznego. Korzystało też z niego później kilka większych hoteli, Teatr Wielki od 1893 r., Tatarsal przy ul. Okólnik i in. Posługiwano się niewielkimi prądnicami o napędzie parowym i gazowym, a później spalinywym. Do 1879 r. światło dawały tylko lampy łukowe, po tym roku również i żarówki.

W celu zareklamowania oświetlenia ulicznego lampami łukowymi Towarzystwo Siemensu urządziło w 1884 r. pokaz na ul. Marszałkowskiej między ul. Chmielną i Złotą. Budowa elektrowni publicznej dla miejskiej sieci oświetleniowej uległa zwłoce na skutek braku środków finansowych. Projekty z 1892 r. Niemieckiego Kontynentalnego Towarzystwa Gazowego Dessau i z 1898 r. inż. Williama Heerleina Lindleya, budowniczego warszawskich wodociągów i kanalizacji, nie zostały zrealizowane. Dopiero 11 stycznia 1902 r. została podpisana umowa na budowę i eksploatację elektrowni między Magistratem warszawskim a Towarzystwem Schuckert i S-ka, które w rok później przekazało swe uprawnienia Towarzystwu Elektrycznemu w Warszawie (Compagnie d'Electricité de Varsovie powstałemu 15 stycznia 1903 r.) z siedzibą w Paryżu.

Budowę elektrowni zlokalizowano na Powiślu przy ul. Leszczyńskiej; uruchomiono w grudniu 1902 r. 2 lokomobile o łącznej mocy 300 KM (ok. 220 kW), a w 1904 r. — 4 kotły o mocy 2100 KM (1500 kW); w 1907 r. było 8, w 1912 — 14, w 1914 — 16 kotłów o ogólnej mocy zainstalowanej 15,4 MW; zbudowano też w 1904 r. komin o wysokości 50 m, w 1912 r. drugi 80-metrowy. W 1914 r. powstało własne ujęcie wody z Wisły. Pro-

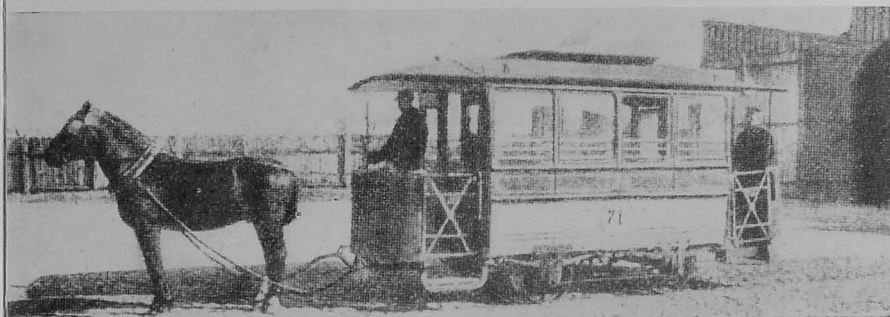
T a b l. 18. Długość sieci i odbiorcy energii elektrycznej  
w Warszawie w latach 1903—1914

Lata	Długość sieci w km	Nieruchomości przyłączonych	Motorów przyłączonych	Zużycie energii (w kWh)		
				oświetlenie ulic	użytkownicy prywatni	
					światło	siła
1903	26,0	39	20	—	.	.
1904	.	153	96	—	.	.
1905	.	275	198	—	627 853	197 405
1906	76,6	591	586	128 283	663 473	656 292
1907	89,2	841	900	443 700	1 064 600	1 189 100
1908	101,7	1113	1252	996 800	1 422 300	1 534 600
1909	111,7	1422	1629	1 006 200	1 898 100	2 260 900
1910	122,6	1777	2324	1 005 520	2 429 600	3 368 300
1911	132,6	2243	3103	1 033 663	3 251 600	4 494 500
1912	142,1	.	.	1 080 418	4 193 929	5 556 022
1913	.	.	.	.	.	.
1914	.	3393	.	.	.	.

Źródło: H. Radziszewski, Warszawa, t. II.



Omnibusy kursujące  
od ok. 1822 r. (wg  
obrazu J. Kossaka)



▲  
Tramwaje konne kur-  
sujące w latach  
1881—1921

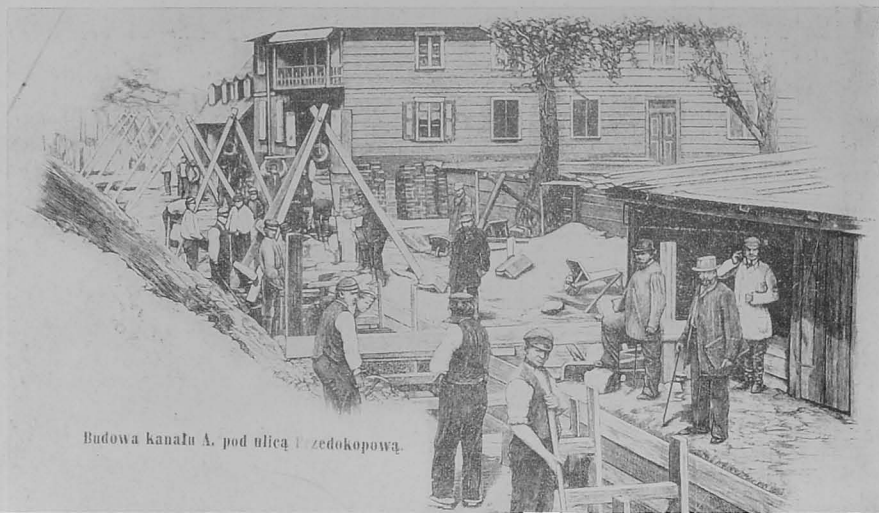
Tramwaj elektrycz-  
ny, ok. 1908 r.



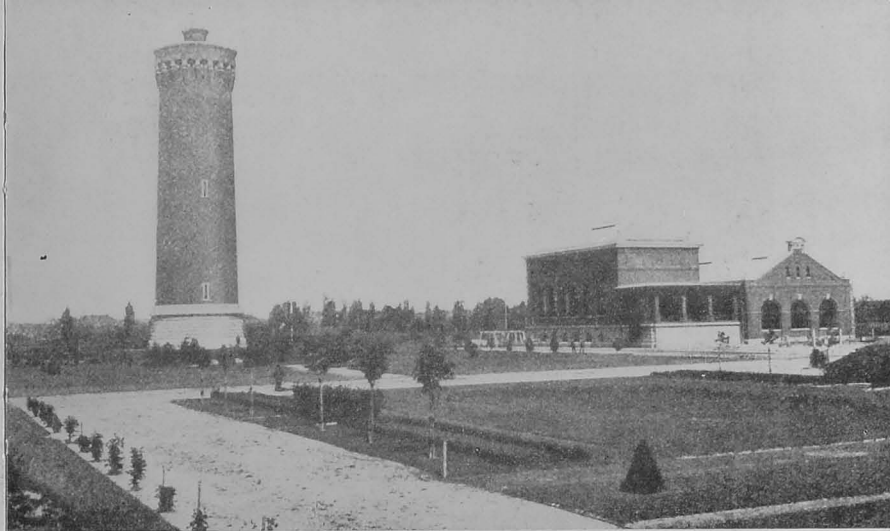


Wodociągowy źródło H. Marconiego na Rynku Nowego Miasta, czynny w latach 1855—1889

Budowa kanalizacji lindleyowskiej na ul. Okopowej, rozpoczęta w 1883 r.

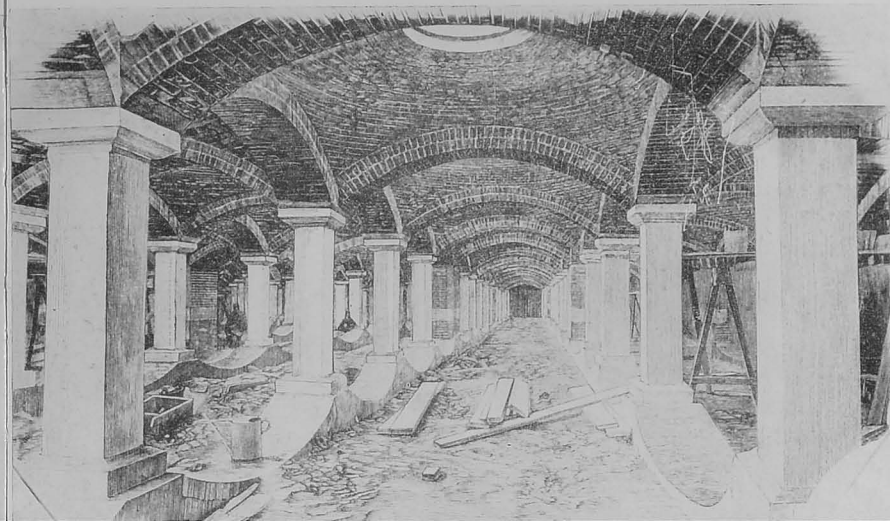


Budowa kanału A. pod ulicą I zedokopową.



Wieża ciśnień i stacja pomp miejskich przy ul. Koszykowej, ok. 1911 r.

Budowa lindleyowskich filtrów powolnych przy ul. Koszykowej, 1883—1886

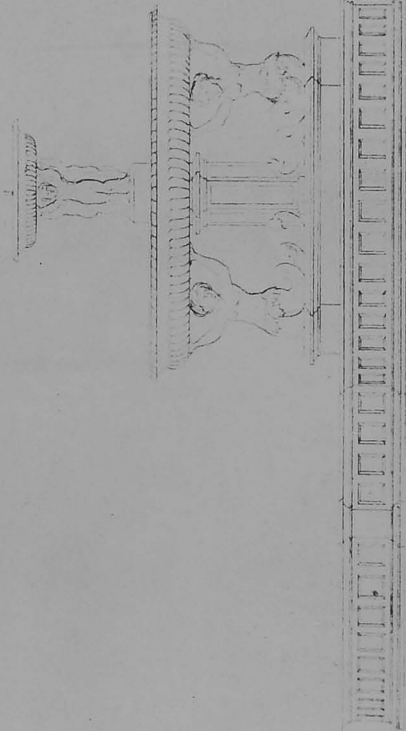




Henryk Marconi, projektant i budowniczy wodociągów warszawskich, czynnych w latach 1855—1889

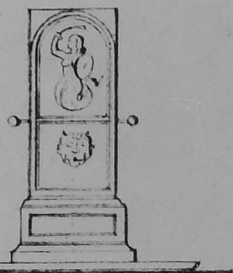


William Heerlein Lindley (syn), projektant i budowniczy wodociągów i kanalizacji w latach 1881—1915



Fontanna z telamonami i kolumnami. Wodociąg na Placu Teatralnym

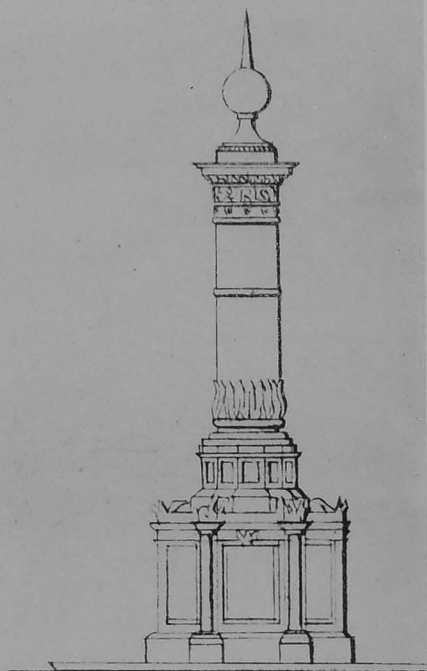
Fontanna na placu Teatralnym (wg projektu H. Marconiego, rzeźby A. Kissa), czynna w latach 1855—1898



*Zdrój Średni*



*Zdrój Mały*



*Zdrój Większy*

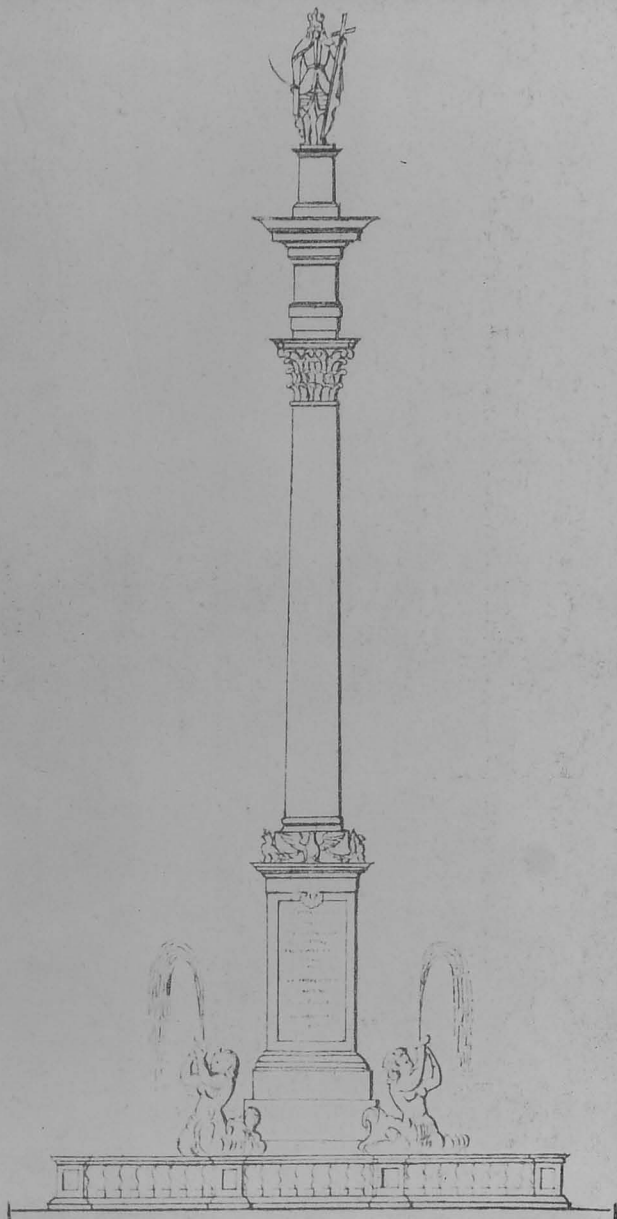
1 2 3 4 5 6 7 według projektu



*Wodociąg na Starym Miście*

Wodociągowe źródło  
uliczne oraz fontan-  
na na Rynku Starego  
Miasta (wg projektu  
H. Marconiego, rzeź-  
ba syreny K. Hegla),  
czynne w latach  
1855—1928

Fontanna przy ko-  
lumnie Zygmunta III  
(wg projektu H. Mar-  
coniego, rzeźby A.  
Kissa), czynna w la-  
tach 1855—1928







Plan sieci ulicznej wodociągu H. Marconiego, 1862 r.

dukcja z 1,4 mln kWh w 1906 r. wzrosła do 10,8 mln kWh w 1912 r. W 1903 r. przyłączono do sieci pierwsze budynki mieszkalne, a w 1906 r. zaświeciły pierwsze uliczne latarnie łukowe. W strefie podmiejskiej działały małe elektrownie na Mokotowie (przy ul. Sandomierskiej) i na Czystem (1913 r.).

W tym samym mniej więcej okresie przemysł zużywał niezmiennie tylko 10% produkcji miejskiej gazowni (reszta służyła gospodarce komunalnej), natomiast energię elektryczną od 1912 r. już w ponad połowie oddawano przemysłowi.

## Komunikacja miejska

Pierwsze środki zbiorowej komunikacji miejskiej na wytyczonych trasach stanowiły omnibusy konne. Pierwsza wzmianka o nich pochodzi z 1822 r., zwane były wtedy żurnalierami i łączyły miasto z Bielanami i Młocinami. W 1836 r. przedsiębiorca Godecki uruchomił tego typu pojazdy na trasie plac Saski—Królikarnia, a w 1845 r. Piotr Steinkeller od pałacu Mostowskich do Dworca Warszawsko-Wiedeńskiego. Na początku lat siedemdziesiątych 40 omnibusów kursowało na trzech liniach; linia pierwsza nadal obsługiwała kierunek centralny w Warszawie: plac Krasińskich—Miodowa—Senatorska—Krakowskie Przedmieście—Nowy Świat—Al. Jerozolimskie do dworca. Linia druga łączyła śródmieście z początkiem dzielnicy zachodniej przez ul. Chłodną, linia trzecia Na-lewki—plac Grzybowski. W 1899 r. liczba omnibusów doszła do 126, a w 1913 r. było ich tylko 36.

Budowę pierwszej linii tramwajów konnych w Warszawie zainicjowano w 1865 r. Rada Administracyjna zatwierdziła projekt, a następnie — z pominięciem Magistratu warszawskiego — udzieliła 17 grudnia 1865 r. koncesji Głównemu Towarzystwu Dróg Żelaznych Rosyjskich na budowę i eksploatację konnych tramwajów. Trasa — wobec braku mostu kolejowego — łączyć miała Dworzec Warszawsko-Wiedeński z Dworcem Terespolskim (Wschodnim) i Petersburskim (Wileńskim) przez most Kierbedzia z odgałęzieniami: do brzegu Wisły — do „dźwigni” ładującej towary, do roгатki wileńskiej i do pl. Grzybowski, z 4 mijankami (przy grobli praskiej, przed kościołem Bernardynów, na roku Królewskiej—Marszałkowskiej i Marszałkowskiej—Świętokrzyskiej). Ogólna długość toru pojedynczego wynosiła około 6 km, tor miał rosyjski rozstaw szyn (1525 mm) typu Vignole (z fabryki Lilpop, Rau), tabor osobowy i towarowy z warsztatów wymienionego towarzystwa. Wagony osobowe na 30 kilka osób, tzw. imperiał otwarty, ciągnięte były przez dwa konie „idące dobrym kłusem”. Roboty prowadził zarząd budowy mostu. Uruchomiono je 11 grudnia 1866 r.

Te pierwsze tramwaje nazywano kolejowymi, w odróżnieniu od późniejszych belgijskich, a wagony — „ropuchą”.

Po zbudowaniu mostu kolejowego przy Cytadeli i linii obwodowej w 1875 r. tramwaje te straciły znaczenie, ale eksploatacja ich trwała prawdopodobnie do 1881 r.

Rok 1881 przyniósł zmianę w dziejach komunikacji warszawskiej. Magistrat zatwierdził warunki budowy i eksploatacji „żelaznej konnej drogi w Warszawie”. W wyniku przetargu (10 maja 1880 r.) koncesję uzyskała belgijska spółka akcyjna w Brukseli, która utworzyła przedsiębiorstwo pn. Tramways Varsoviens. Umowę zawarto 23 października 1880 r., a po roku odbyło się uroczyste uruchomienie komunikacji (18 października 1881 r.) z udziałem prezydenta Starynkiewicza i inż. Wł. Kiślańskiego, przedstawiciela towarzystwa.

Zarząd i główna remiza mieściły się przy ul. Sierakowskiej na Muranowie. W pierwszym roku kursowało 60 wozów na 2 liniach, w 1882 r. na 7 liniach, tory były podwójne, wagony letnie i zimowe.

W 1888 r. tramwaje zostały wykupione przez Magistrat z dużymi jednak obciążeniami na rzecz zarówno towarzystwa rosyjskiego, jak i belgijskiego. Już w następnym roku oddano je w administrację grupie przedsiębiorców i przedstawicieli rodów magnackich, angażujących się w zyskownych operacjach. Grupa ta (złożona z ks. Seweryna Czarotorskiego, ks. Michała Woronieckiego, ks. Macieja Radziwiłła, hr. Adama Zamoyskiego, Wrotnowskiego, Franciszka Górskiego i Juliusza Hermana) nazwała się Zarządem Tramwajów. Zarząd ten, wpłacając Magistratowi umówioną stałą kwotę około pół mln rubli rocznie, zagarniał dla siebie około miliona rubli, gdyż frekwencja przekroczyła wszelkie przewidywania i mimo stosowania taryfy z 1882 r. (5 i 7 kop.) wpływy były ogromne, ludność bowiem w tym czasie wzrosła dwukrotnie.

T a b l. 19. Rozbudowa linii tramwajów konnych w Warszawie

Rok	Długość tras w km	Liczba wozów	Liczba koni	Pasażerowie w mln
1867—1881	6,00	ca 4	.	.
1881	8,00	60	.	.
1892	25,10	231	505	13,4
1896	29,35	259	599	16,5
1900	29,35	284	656	21,2
1901	29,35	308	727	22,0
1904	31,50	304	750	26,6
1906	35,00	304	779	27,5
1907	37,00	304	817	29,0

Z r ó d ł o: *Zarys historyczny, opis techniczny tramwajów miejskich i autobusów*, Warszawa 1933; *50 lat warszawskich tramwajów elektrycznych*, Warszawa 1958.

Sieć tramwajów konnych na początku lat 90-ych została rozbudowana do dwunastu linii, a od 1904 r. liczbę tę powiększono do osiemnastu. Zasięg sieci obejmował wtedy prócz dawnych tras także Al. Ujazdowskie, całą Marszałkowską, dochodził do rogatki mokotowskiej i jerozolimskiej. Przez przeprowadzenie linii do rogatki powązkowskiej Warszawa uzyskiwała połączenie wszystkich swych krańców, choć tylko na głównych arteriach.

Od 1902 r. Zarząd Tramwajów m. Warszawy wraz ze staraniami o odnowienie kontraktu na dalszą eksploatację tramwajów konnych zaczął pertraktacje z Magistratem o zelektryfikowanie trakcji. Pierwsze tego typu tramwaje uruchomiono w Berlinie (1881 r.) i ta sama firma Siemens zabiegała o koncesję w Warszawie. Gdy w 1903 roku Magistrat otrzymał pozwolenie na zaciągnięcie pożyczki w wysokości 33 mln rubli, z sumy tej przeznaczono 4 800 tys. na zmianę trakcji tramwajowej.

Zarząd Tramwajów wspólnie z niemiecką firmą Siemens i Schuckert zawarł 16 lutego 1905 r. z Magistratem warszawskim umowę na budowę i eksploatację tramwajów elektrycznych. Ze strony miasta powołano Komitet Budowy, ze strony przedsiębiorców — Biuro Budowy. Imprezę finansował Magistrat z pożyczki miejskiej; naczelnym kierownikiem budowy został inż. Józef Lenartowicz. Budowę linii elektrycznych rozpoczęto we wrześniu 1905 r. Otwarcie pierwszej z nich nastąpiło 26 marca 1908 r. W drugim i trzecim kwartale 1908 r. otwarto 13 następnych. Po przerwie spowodowanej brakiem elektrowozów zaczęto na jesieni eksploatować pozostałe linie.

Wraz z przeprowadzeniem trakcji elektrycznej przebudowie uległy prawie wszystkie tory; szyny lekkie zastąpiono cięższymi, dostosowanymi do elektrowozów. W związku ze wzrostem szybkości tramwajów przebudowano rozjazdy, zwrotnice i łuki. Przewidując dalszy rozwój komunikacji tramwajowej, ułożono wszędzie tory podwójne.

Tramwaje otrzymały własną elektrownię przy ul. Przyokopowej róg Grzybowskiej, uruchomioną w marcu 1908 r., oraz zajezdnie przy ul. Puławskiej na Mokotowie (na 49 wozów), przy ul. Sierakowskiej (na Muranowie — na 81 wozów) i przy ul. Młynarskiej na Woli (na 56 wozów), gdzie również znajdowały się warsztaty i gmach dyrekcji. Dla tramwajów doczepnych wykorzystano dawne zajezdnie tramwajów konnych na Muranowie i Mokotowie. Wagony silnikowe i doczepne pochodziły z wytwórni Siemens-Schuckert (w Hamburgu).

Wszystkie elementy zakładu były wykonane dobrze, eksploatacja sprawna, dochody duże, jednak Magistrat nie godził się na dalszą rozbudowę linii, na skutek czego zwiększało się ich obciążenie. Personel w 1910 r. liczył 1675 osób przy trakcji elektrycznej i 75 — przy konnej.

Tabl. 20. Rozbudowa linii tramwajów elektrycznych

Rok	Długość tras w km	Liczba wozów	Pasażerowie w mln
1908	34,05	190	42,7
1909	34,05	226	59,9
1910	34,15	260	68,9
1911	34,15	260	77,5
1912	35,29	262	80,0
1913	35,29	262	86,3
1914	35,29	313	78,3
1915	35,29	313	67,1

*Zródło: Zarys historyczny, opis techniczny tramwajów miejskich i autobusów.*

W 1908 r. kursowało jeszcze 300 tramwajów konnych, w tym roku tramwaje elektryczne przewiozły tylko 27,7 mln pasażerów, resztę — konne. W 1913 r. było 202 wagonów silnikowych i 60 doczepnych, w 1914 i 1915 r. odpowiednio 237 i 76.

Mosty wiślane zostały omówione obszerniej w innym miejscu, tutaj wypada jednak wspomnieć, że most Kierbedzia wraz z pierwszym wiaduktem nad ulicami F. Pancera z 1846 r. otwarty 22 listopada 1864 r. służył nie tylko ruchowi pieszemu, konnemu i tramwajowemu (od 1867 r.), ale również umożliwił dostawę na Pragę gazu od 1867 r., wody od 1894 r. i energii elektrycznej od 1903 r., przyczyniając się do zespolenia obydwu części miasta bardziej niż posunięcia administracyjne.

Obydwa mosty kolejowe z 1875 i 1908 r. były dostępne w zasadzie również dla ruchu pieszego i konnego (bez tramwajów), ale przekraczały jego potrzeby, gdyż budowa i wieloletnia rozbudowa Cytadeli i fortu Śliwickiego wstrzymały rozwój miasta w kierunku północnym i ograniczyły do minimum ruch miejski na tym obszarze. Dopiero tzw. Trzeci Most (od 1919 r. im. ks. J. Poniatowskiego), łącząc południowe części miasta bardziej rozwinięte i dynamiczne, przyczynił się do dalszego zespalania obszarów całego miasta i rozwoju zwłaszcza Pragi, tworząc m.in. nową dzielnicę — Saską Kępę. Nastąpiło to jednak nie w omawianym okresie, a dopiero w następnym, już po pierwszej wojnie, gdyż most ten został otwarty 6 stycznia 1914 r.

Charakteryzując modernizację Warszawy do 1915 r., trudno mówić o planowanym wyposażeniu miasta w urządzenia komunalne z wielu względów. Po pierwsze — chronologia postępu technicznego wykazuje przewlekły tryb jego wdrażania, np. gazownie pojawiły się już w połowie XIX wieku, ale upowszechnienie urządzeń w użytkowaniu domowym dopiero po 1897 r. Oświetlenie i tramwaje elektryczne uruchomiono w 1903 i 1908 r. Opalenie mieszkań węglem mogło nastąpić dopiero po uruchomieniu kolei, a centralne ogrzewanie objęło zaledwie 2% budyn-

ków. Ponadto ciasne granice miasta uniemożliwiały powiększanie terenów dla racjonalnej zabudowy i powiększania terenów zielonych.

Znamienna była też nierównomierność w wyposażaniu mieszkań w instalacje komunalne w Warszawie prawobrzeżnej, w śródmieściu i dzielnicach peryferyjnych. Praga zaś była stale upośledzona w omawianych dziedzinach. Niemniej rozbudowa podstawowych urządzeń komunalnych: wodociągi, kanalizacja oraz porządkowanie i oczyszczanie ulic, miała korzystny wpływ na warunki sanitarne miasta. Świadczą o tym zmiany zachodzące w stanie zdrowotności mieszkańców. Gdy w latach 1864—1869 przypadało 44 zgony na 1000 mieszkańców, to w 1900—1910 liczba ich obniżyła się do 20. Dzięki rozbudowie lindleyowskich wodociągów i kanalizacji — także na Pradze — opanowano epidemie tyfusu brzusznego. Liczba zgonów w 1880 r. z powodu tej choroby wynosiła 104 na 100 000 mieszkańców, natomiast po 1900 r. obniżyła się ponad pięciokrotnie (do 15—20).

Przedstawiony wyżej obraz — mimo iż niepełny jest dotąd stan źródeł — charakteryzuje nierównomierność przemian i rozwoju warszawskich urządzeń komunalnych na tle porównań w czasie i przestrzeni. Realizowano je w warunkach trudności ekonomicznych i społeczno-politycznych, w dobie bezpieczeństwa bytu stolicy. Jednak dzięki aktywności samego społeczeństwa Warszawy i jej kadry technicznej wykorzystano pewne sprzyjające okoliczności i czynniki. Można stwierdzić, że w latach 1900—1915 urządzenia komunalne nadążały na ogół za urbanizacją miasta i równoczesnym intensywnym wzrostem jego ludności (w granicach administracyjnych). Przyczyniły się do tego, że miasto w pierwszym dziesięcioleciu XX wieku stało się względnie funkcjonalne, a stan sanitarny poprawił się. Rozsądnie zaprojektowane bazy urządzeń sieciowych mogły obsługiwać także po 1915 r. szybko rozwijające się miasto w szerszym zasięgu przestrzennym przez cały okres międzywojenny.

## Aneks

Orientację w chronologii pierwszych zastosowań, wdrażania postępu technicznego i budowy poszczególnych urządzeń umożliwia poniższe zestawienie (daty uruchomienia).

- 16 VI 1885 warszawskie wodociągi (wg planu inż. Marconiego);
- 27 XII 1856 gazownia, gazowe latarnie uliczne;
  - V 1857 gazowe oświetlenie mieszkań;
- 22 XI 1864 most Kierbedzia z wiaduktem Pancera (z 1846 r.);
  - 1864 pierwsze parowe sikawki strażackie;
- 11 XII 1866 tramwaje konne, linia między dworcami;
- 16 X 1869 praskie wodociągi wg planu inż. Grotowskiego;

- 18 XI 1875 pierwszy most kolejowy z wiaduktem nad koleją i ulicą;
- 18 X 1881 tramwaje konne Tow. Belgijskiego;
- 1885 pierwsze centralne ogrzewanie wodne budynków mieszkalnych;
- 3 VII 1886 wodociągi wg planu inż. Lindleya (5 budynków, 18 km sieci);
- 1887 kanalizacja (lindleyowska) w Warszawie (16 budynków, 18 km);
- 1889 chodniki uliczne z płyt betonowych;
- 1891 pierwsze łazienki mieszkaniowe;
- 1891 gazowe lampy żarowe (typu Auera);
- 1892 skanalizowane ustępy publiczne;
- 1894 wodociągi (lindleyowskie) na Pradze;
- 1897 gazowe kuchenki, piecyki, żelazka;
- XII 1902 elektrownia na Powiślu, elektryczne oświetlenie mieszkań (30 budynków);
- 1905 ślimak na ul. Karowej;
- 1906 elektryczne latarnie uliczne;
- 1906 kanalizacja (lindleyowska) na Pradze;
- VIII 1908 drugi most kolejowy;
- 26 III 1908 tramwaje elektryczne;
- 1908 pierwsze dorożki samochodowe — taksówki;
- 1910 zakończenie budowy nadbrzeża Wisły (Wybrzeże Kościuszki);
- 1910 jezdnie z kostki bazaltowej;
- 1912 spalarnia śmieci;
- 6 I 1914 otwarcie trzeciego mostu (ks. Poniatowskiego).



## WARSZAWSKI WĘZEL KOMUNIKACYJNY

*Jerzy Braun*

### Szlak Wisły w rozwoju miasta<sup>1</sup>

W układzie dróg wodnych szlak Wisły i Bugu stanowił od dawna trakt handlowy między Bałtykiem a Morzem Czarnym. Obie rzeki służyły do przewozu na północ, w kierunku Bałtyku: zboża, drzewa i materiałów budowlanych. W górę Wisły od Gdańska płynęły z krajów Europy surowce i wyroby, m. in. ruda żelaza ze Szwecji, a następnie pierwsze urządzenia mechaniczne z Anglii.

Postanowienia traktatu wiedeńskiego (15 czerwca 1815 r.), potwierdzając granice podziału politycznego ziem polskich, zawierały klauzulę o przywróceniu wolnego handlu i ułatwieniu komunikacji między dzielnicami; opłaty za tranzyt miały być przeznaczone na utrzymanie dróg wodnych. Jednak dwustronne umowy między państwami zaborczymi (z lat 1817—1818) ustanowiły granice celne. Przecięcie szlaku Wisły na liniach granicznych utrudniło obroty między Królestwem Polskim a Galicją (przez port w Zawichoście) oraz z Pomorzem. W omawianym okresie znaczny procent towarów krajowych przewożonych Wisłą stanowił zaopatrzenie Warszawy zarówno w płody rolne, jak i surowce mineralne. Ruch towarowy odbywał się na statkach bez mechanicznego napędu.

Powstanie żeglugi parowej datuje się na Wisłę od lat dwudziestych XIX wieku. Z inicjatywy spółki K. Wolicki i P. Steinkeller podjęto zabiegi wokół uruchomienia stałej żeglugi parowej dla transportu soli i surowców górniczych w obszarze Wolnego m. Krakowa. Przy pomocy finansowej Banku Polskiego sprowadzono z Francji (1829 r.) pierwszy parowiec drewniany, a w dwa lata później zakupiono drugi statek parowy. Wkrótce z upoważnienia Banku Polskiego Piotr Steinkeller sprowadził dwa żelazne parowce, które miały służyć do transportu na odległych szlakach morskich; nie mogły być jednak wykorzystywane dla potrzeb żeglugi w rejonie Warszawy ze względu na zbyt duże zanurzenie w stosunku do poziomu wody na Wisłę środkowej.

<sup>1</sup> Tekst opracowała Barbara Krajewska.

W połowie XIX wieku podjęto ponownie próby uruchomienia na Wiśle śródkowej regularnej żeglugi parowej. Za zezwoleniem Rady Administracyjnej przybyli do Warszawy w roku 1846 przedstawiciele zakładów „Guilbert et Gacke” z Francji i po zbadaniu możliwości żeglugowych Wisły uzyskali koncesję na prowadzenie żeglugi parowej. Na podstawie umowy zatwierdzonej przez Komisję Rządową Spraw Wewnętrznych i Duchownych przyznano (7 czerwca 1846 r.) inż. Edwardowi Guilbertowi „przywilej wyłączności na zaprowadzenie i utrzymanie żeglugi parowej na Wiśle i na szlakach w nią wpadających, jako to na Narwi, Bugu, Wieprzu i Pilicy, a to tak do przewozu pasażerów, jako też do holowania statków”. Umowa ta nie została zrealizowana z powodu wydarzeń politycznych. W 1848 r. utworzono krajowe przedsiębiorstwo żeglugi parowej, które w szerszym stopniu wykorzystywało możliwości spławne Wisły. Na czele jego stanął Andrzej Zamoyski, włączył się też hr. Adam Potocki z Galicji. Celem tego przedsięwzięcia był transport zboża z Galicji i Królestwa do Gdańska oraz dowóz węgla kamiennego z Zagłębia Dąbrowskiego do Staropolskiego, do Warszawy i do innych rejonów Królestwa Polskiego. Eksploatowano w tym celu trasę uregulowanej całkowicie na terenie zaboru austriackiego rzeki Przemszy, łączącej szlak wiślany z zagłębiem górniczym.

„Spółka Żeglugi Parowej na rzekach Królestwa Polskiego” sprowadziła część taboru z Francji oraz budowała mniejsze jednostki transportowe we własnych warsztatach na Powiślu. W 1856 r. jej flotylla parowa liczyła 12 statków, ponadto 22 gabary; przedsiębiorstwo zatrudniało ok. 200, a w 1859 r. ok. 300 robotników. Żegluga parowa na Wiśle rozwinęła się jednak zbyt późno i wkrótce uległa konkurencji nowego systemu komunikacji — kolei parowej.

Dla oceny znaczenia żeglugi wiślanej w aspekcie potrzeb gospodarczych Warszawy niezbędny jest rzut oka na ogólne warunki, w jakich ten transport się odbywał. W połowie XIX wieku Wisła nie była uregulowana na całym swym biegu. W latach 1875—1877 wykonano specjalne zdjęcia rzeki od Zawichostu do granicy pruskiej, z pomiarami głębokości i szybkości przepływu wody. W oparciu o nie opracowany został w 1878 r. generalny projekt regulacji Wisły w granicach Królestwa Polskiego. Jednak tylko częściowo wykonywano pewne prace regulacyjne, głównie w rejonie Warszawy i powyżej. Kierowano się przy tym koniecznością zabezpieczenia miasta przed częstymi powodziąmi i potrzebami kanalizacji miejskiej i wodociągów, a nie ruchu spławnego.

Wisła pod Warszawą prowadzi w okresie suszy ok. 650 m<sup>3</sup> wody na sekundę, w okresie powodzi ok. 5500 m<sup>3</sup>; oznacza to, że poziom jej podnosi się o ok. 6 m. Bywały lata, w których notowano sześć niebezpiecznych przyborów wody. Trudności nawigacyjne wynikały też z przerwy w okresie zamarzania oraz ze zmiennej głębokości rzeki.

Zagospodarowanie szlaku Wisły w obrębie miasta wiązało się ze zna-

jomością nowoczesnej konstrukcji mostów żelaznych. Szybkie opanowanie i wdrożenie tych osiągnięć na tak dużej rzece jak Wisła było zasługą inż. Stanisława Kierbedzia. Most o długości 476 m, w zamierzeniu kolejowy, był budowany kosztem Głównego Towarzystwa Dróg Żelaznych Rosyjskich od 1859 do 22 listopada 1864 r., kiedy to nastąpiło jego otwarcie. Tuż przy nim jako roboczy, pomocniczy, wzniesiono w 1859 r. most drewniany, który do wykończenia stałego był udostępniany publiczności, obok istniejącego łyżwowego przy ul. Bednarskiej. Most żelazny, nazwany oficjalnie Aleksandryjskim, a przez warszawiaków mostem Kierbedzia, zbudowano na osi Nowego Zjazdu i pierwszego warszawskiego wiaduktu wzniesionego przez inż. Feliksa Pancera w 1846 r.; przez most ten linią tramwajów konnych połączono dworce praskie z Dworcem Warszawsko-Wiedeńskim. Dzięki temu mostowi Praga od 1867 r. otrzymała nowe urządzenia komunalne i została pod względem technicznym na stałe związana z lewobrzezną częścią miasta.

Most kolejowy obok Cytadeli (o długości 585 m) budowany od 1873 r. (według projektu inż. Tadeusza Chrzanowskiego) otwarto 18 listopada 1875 r. Miał on dwa poziomy: górny na jeden tor kolejowy, ale z 4 szynami, by mógł po nim kursować tabor zarówno rosyjski, jak i zachodnio-europejski, a więc i tabor drogi żelaznej warszawsko-wiedeńskiej; poziom dolny był przeznaczony dla ruchu pieszego.

Trzeci most, również kolejowy, o 32 m poniżej pierwszego przy Cytadeli, budowano od stycznia 1905 do sierpnia 1908 r. Miał on dwa poziomy: górny na 2 tory kolejowe, dół udostępniono ruchowi ulicznemu.

Czwarty most na linii Al. Jerozolimskich na Saską Kępę budowano od 1905 r. według projektu inżynierów: Bronisława Marczewskiego, Mieczysława Marszewskiego, Stanisława Plebińskiego oraz architektów inżynierów Apoloniusza Nieniewskiego, Feliksa Michalskiego i Władysława Kirsta pod kierownictwem inż. M. Marszewskiego, a następnie inż. Aleksego Lubickiego. Otwarto go dla ruchu kołowego i pieszego 6 stycznia 1914 r. Długość mostu (obecnie im. J. Poniatowskiego) wynosiła 504 m, wiaduktu — 702 m.

Do tego rodzaju budowli należała też trasa zjazdowa, ślimak wzniesiony w 1905 r. (według projektu inż. Kazimierza Dankowskiego) przy ul. Karowej w celu połączenia Krakowskiego Przedmieścia z Powiślem.

Melioracje nadbrzeży wiślanych przeprowadzano od lat sześćdziesiątych XIX wieku, ale w tempie bardzo powolnym. Założono dwie ukośne tamy (Krokoszyńskiego i W. Kolberga), które osłaniając północną część Saskiej Kępy i pogłębiając nurt przy lewym brzegu, ułatwiały spływ wód i kry w obrębie miasta. Po powodzi 1867 r. przedłużono w 1868 r. na Pradze istniejący wał w stronę Saskiej Kępy. W latach 1885—1889 wykonano obwałowanie ochraniające ujęcie wodociągów lindleyowskich, a w latach 1902—1910 uporządkowano wybrzeże nazwane później Wybrzeżem Kościuszki. Oprócz wymienionych zabezpieczeń w 1915 r. Warszawa

miała jedynie nieduże odcinki wału Miedzeszyńskiego, pod Jabłonną i koło Wilanowa. Decydujące o bezpieczeństwie miasta roboty wykonano dopiero po odzyskaniu niepodległości.

Port Czerniakowski wraz z warsztatami dla taboru żeglugi wiślanej zbudowano w latach 1850—1865.

Ogólnie można mówić o dwóch formach żeglugi na Wiśle w interesującym nas okresie: parowej i bez mechanicznego napędu (np. spław drzewa). Statki parowe przeznaczano dla przewozu pasażerów i towarów. Głównym jednak ich celem był przewóz towarów, zwłaszcza o większej masie. Ruch pasażerski traktowano jako cel uboczny. Ze względu na niedostateczną ilość taboru żeglugowego kursowały po Wiśle środkowej parowce należące do towarzystw handlowych i kupców pruskich. Na początku XX wieku uznano potrzebę stworzenia organizacji, która objęłaby w Królestwie kierownictwo handlem wiślanym. Na mocy rozporządzenia Ministerstwa Komunikacji utworzony został w roku 1909 Warszawski Oddział Cesarskiego Towarzystwa Żeglugi. Celem jego miała być koordynacja wysiłków dla stworzenia warunków prawidłowej żeglugi na Wiśle, odpowiadającej nowym potrzebom Warszawy i całego terenu Królestwa. Jednak zamierzenia w tej dziedzinie do wybuchu wojny światowej nie dały rezultatów.

Ogólna wartość handlu wiślanego w Warszawie w latach 1900—1909 wynosiła rocznie 9,5 mln rubli. W tym na ruch z dołu rzeki przypadało 6,5 mln rubli. Na taki kierunek żeglugi wiślanej złożyły się większe potrzeby i możliwości handlu na odcinku poniżej Warszawy, szeroka wymiana towarowa z obszarem państwa pruskiego i strefą Bałtyku. Natomiast stan techniczny rzeki powyżej Warszawy utrudniał przewóz większych ładunków, które kierowano na trasy kolejowe. Jedynym artykułem przewożonym Wisłą na całej jej długości było drzewo spławiane na tratwach. Transport drzewa miał charakter tranzytowy — z Galicji na Pomorze, gdzie w latach osiemdziesiątych rozwinął się przemysł drzewny. Część gotowych wyrobów wracała z rejonu Bydgoszczy w postaci mebli i narzędzi Wisłą do Królestwa.

Przewozy towarowe na szlaku wiślanym poniżej Warszawy służyły głównie zaopatrzeniu miasta w artykuły spożywcze, wyroby przemysłowe i paliwo płynne (ropę naftową). Zboże, które stanowiło połowę całości obrotów, pochodziło tylko w części z Pomorza i Prus Wschodnich, dostarczane było także z Ukrainy przy pomocy systemu wodnego Bugu.

Obrót towarowy na Wiśle dotyczący tylko samej Warszawy, a więc bez ładunków tranzytowych, wynosił w roku 1912 — 114 000 ton, co stanowiło około 0,126 tony na jednego mieszkańca rocznie. W tym samym roku ilość ładunków kolejowych dowiezionych lub wywiezionych z Warszawy wynosiła analogicznie 3,8 tony na 1 mieszkańca. Obrót towarowy na Wiśle jako na drodze wodnej stanowił więc zaledwie 3,2% całego ruchu towarowego Warszawy w 1912 r.

## Główne linie kolejowe

Położenie Warszawy na skrzyżowaniu sieci szlaków wodnych i dróg bitych okazało się szczególnie korzystne w okresie rozbudowy nowoczesnej sieci komunikacji kolejowej. Warszawa znalazła się od połowy XIX wieku na przecięciu głównych magistrali europejskich biegnących z południowego zachodu na północ (Wiedeń-Petersburg) i z zachodu na wschód (Paryż-Berlin-Moskwa). Ten układ sieci kolejowej okazał się jednym z podstawowych elementów miastotwórczych na obszarze centralnych ziem polskich. Dla Warszawy powstanie węzła kolejowego stawało się ważnym czynnikiem oddziaływającym na kierunki i charakter rozwoju miasta.

Na terenie Królestwa Polskiego pierwszą linią kolejową była droga żelazna warszawsko-wiedeńska. Jej budowę zainicjowała spółka założona przez Henryka hr. Łubieńskiego w 1835 r. Wytyczony kierunek linii przebiegał wzdłuż działu wodnego zlewiska Wisły i Odry. W planach ekonomicznych uwzględniono w pierwszym rzędzie konieczność połączenia Warszawy z głównymi ośrodkami górniczo-hutniczymi Zagłębia Dąbrowskiego, a następnie Śląska.

Projekt budowy drogi żelaznej warszawsko-wiedeńskiej opracowany przez inż. Stanisława Wysockiego uzyskał aprobatę władz 9 lipca 1838 r. Miał być zrealizowany w ciągu czterech lat przez spółkę akcyjną „Bracia Łubieńscy i Ska” przy udziale Piotra Steinkellera. Po krachu tej spółki w 1842 r. budowę dokończono ze środków skarbowych. Długość drogi żelaznej otwartej w 1848 r. wynosiła 339 km. Na linii powstały następujące stacje poza Warszawą: Grodzisk, Skierniewice, Piotrków, Częstochowa, Żąbkowice i Granica (z połączeniem do Krakowa) oraz linia boczna ze Skierniewic do Łowicza. Drogi żelazną warszawsko-wiedeńską przedłużono w 1859 r. w kierunku Górnośląskiego Zagłębia Węglowego przez wybudowanie odcinka między Żąbkowicami a Katowicami (przez Dąbrowę Górniczą, Będzin i Sosnowiec).

Bardzo istotne znaczenie miała budowa linii warszawsko-bydgoskiej na podstawie projektu uzgodnionego w 1857 r. między rządami rosyjskim i pruskim. Dawała ona połączenie Warszawy z pograniczem Wielkopolski i Pomorza, a pośrednio — przez Bydgoszcz-Gdańsk z basenem Morza Bałtyckiego. Otwierała jednocześnie drogę handlową między obszarem północnych Niemiec a Cesarstwem Rosyjskim. Trasę tej linii wytyczono od Łowicza przez Kutno, Włocławek, Nieszawę do Aleksandrowa na granicy pruskiej na długości 143,4 km. Budowę ukończono w 1862 r.

Ważne znaczenie dla utrwalenia centralnej pozycji Warszawy na rynku Królestwa Polskiego miała budowa linii fabryczno-łódzkiej (o długości 28,6 km). Połączyła ona od 1866 r. Łódź przez Koluszki z magistralą warszawsko-wiedeńską. Wytyczała szlaki zbytu dla wyrobów włókienniczych.

czych i zabezpieczała transporty węgla dla Łodzi z Zagłębia Dąbrowskiego i Górnego Śląska.

Na obszarze prawobrzeżnym Królestwa Polskiego budowano linie kolejowe o szerokim rozstawie szyn w celu połączenia Warszawy z centralnymi guberniami Cesarstwa Rosyjskiego. Magistrała warszawsko-petersburska, zbudowana przez Główne Towarzystwo Dróg Żelaznych Rosyjskich, otwarta została 27 grudnia 1862 r. Długość całej linii wynosiła 1330,6 km, lecz w granicach Królestwa Polskiego przebiegało tylko 155,1 km.

Linia terespolska oddana do eksploatacji 18 września 1867 r. biegła od Warszawy-Pragi przez Mińsk Mazowiecki, Siedlce, Łuków, Międzyrzec do Terespoła. Linia o długości 220,3 km przecinała rzekę Bug i omijając twierdzę wojskową w Brześciu od 1871 r. uzyskała połączenie (odcinkiem 2,6 km) z koleją moskiewsko-brzeską, a od 1873 r. — z linią brzesko-ki-jowską.

Drogi żelazne warszawsko-petersburska i warszawsko-terespolska dawały Warszawie połączenie z ośrodkiem przemysłowym na Białostoc-czyźnie oraz z Litwą, Białorusią i Ukrainą, które stały się terenem eks-pansji przemysłu Warszawy i Łodzi.

Budowa kolei wzdłuż wschodniego brzegu Wisły miała służyć po-czątkowo potrzebom transportu wojskowego. Uwzględniono także korzyści gospodarcze, gdyż linia przebiegała przez rolnicze tereny Królestwa, po-siadające też złoża mineralne niezbędne dla potrzeb budowlanych War-szawy.

Kolej nadwiślańską wytyczono ostatecznie na trasie przebiegającej (z Kowla) przez Lublin, Warszawę-Pragę do Mławy na długości 475,5 km. Od linii głównej odchodziły trzy bocznice: z Nowego Dworu do twierdzy Modlińskiej, na Pradze linia obwodowa i odcinek Dęblin-Łuków. Bocz-nice te, łącznie o długości 71,7 km, dawały w całości 547,2 km drogi żelaznej nadwiślańskiej, którą otwarto 29 sierpnia 1877 r.

T a b l. 21. Sieć kolejowa w Królestwie Polskim  
w zasięgu węzła warszawskiego w latach 1845—1878

Linia	Lata budowy	Długość w km
Warszawsko-Wiedeńska	1845—1859	339,0
Warszawsko-Petersburska	1861—1862	155,1
Warszawsko-Bydgoska	1862	143,4
Warszawsko-Terespolska	1866—1867	220,3
Fabryczno-Łódzka	1866	28,6
Nadwiślańska	1876—1878	547,2
		1433,6

Źródło: T. Lijewski, *Rozwój sieci kolejowej Polski*. „Dokumentacja Geograficzna”, 1959, z. 5.

W latach 1845—1878 powstała zasadnicza sieć dróg żelaznych na obszarze Królestwa Polskiego. Zamieszczona wyżej tabela wykazuje, że zasięg linii kolejowych zbiegających się (bezpośrednio lub pośrednio) w rejonie Warszawy wynosił 1434 km.

W układzie przestrzennym linie lewobrzeżne w stosunku do osi Wisły (warszawsko-wiedeńska, warszawsko-bydgoska i fabryczno-łódzka) stanowiły tylko 35,6% ogólnej długości sieci, ale łączyły Warszawę z głównymi ośrodkami przemysłu fabrycznego (Żyrardów, Łódź, Częstochowa, Zawiercie), z zagłębiami górniczo-hutniczymi (Dąbrowskim i Górnego Śląska) oraz basenem Morza Bałtyckiego; miały one decydujące znaczenie w okresie przewrotu przemysłowego w Królestwie Polskim. Powiązanie lewobrzeżnej i prawobrzeżnej sieci kolejowej wymagało budowy linii obwodowej w rejonie Warszawy, co zrealizowano w latach 1873—1876.

Dalszy rozwój układu komunikacji kolejowej w Królestwie charakteryzował się budową linii omijających nadmiernie obciążony węzeł warszawski. W 1885 r. uruchomiono drogę żelazną z Dąbrowy Górniczej do Dębina, co dało połączenie zagłębi węglowych z przemysłowym regionem Staropolskim. Dalej pośrednio otwierały się szlaki na Kijów i Odesę, tj. na Ukrainę i wybrzeże Morza Czarnego.

W roku 1885 zarząd linii dąbrowsko-dębińskiej wybudował dalsze połączenia idące ze Skarżyska z jednej strony w kierunku południowo-wschodnim (na Ostrowiec Świętokrzyski) i z drugiej — w kierunku północno-zachodnim przez Opoczno, Tomaszów, Koluszki do Łodzi. Dawało to połączenie linii fabryczno-łódzkiej z Zagłębem Staropolskim i uniezależniało Łódź od przewozów na kolei warszawsko-wiedeńskiej.

W latach osiemdziesiątych wybudowano dalsze trasy prawobrzeżne: w 1887 r. z Brześcia Litewskiego przez Włodawę do Chełmna, stacji na linii nadwiślańskiej. W tym samym roku przeprowadzono kolej z Siedlec przez Sokołów Podlaski do Małkini, przedłużoną następnie w 1893 r. przez Ostrów Mazowiecką do Ostrołęki. W pierwszej wersji dawała ona połączenie linii warszawsko-terespolskiej z warszawsko-petersburską.

W latach dziewięćdziesiątych wybudowano dalsze połączenia kolejowe, które omijały Warszawę, łącząc bezpośrednio główne magistrale. W roku 1893 przeprowadzono trasę łączącą Lublin z Łukowem, czyli inne połączenie kolei nadwiślańskiej z warszawsko-terespolską. Czwartym połączeniem tych linii była kolej: Mińsk Mazowiecki-Piława. W roku 1897 przedłużono połączenie z Piławy przez Tłuszcz, Wyszaków do Ostrołęki. Była to trasa przecinająca trzy magistrale: nadwiślańską, warszawsko-terespolską i warszawsko-petersburską. Wszystkie te linie miały przede wszystkim znaczenie strategiczne, wiążąc siecią kolejową pas fortyfikacji w rejonie górnej Wisły, Bugu i Narwi.

Wiek XX otwiera bardzo poważna inwestycja kolejowa, jaką była linia warszawsko-kaliska. Koncesję na budowę i eksploatację uzyskało w 1900 r. Towarzystwo Akcyjne Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej.



Linia kaliska stanowiła najkrótsze połączenie z granicą zachodnią Królestwa i pograniczem Prus. W okresie 1885—1914 uzupełniano rozwój sieci kolejowej w kraju, w którym powstała już zasadnicza sieć głównych kolei w latach wcześniejszych. Rozwój ten szedł w kierunku budowy linii o drugorzędnym znaczeniu, lecz dających krótsze i łatwiejsze połączenia między trasami magistralnymi, z pominięciem Warszawy jako głównego punktu przeładunkowego.

Warszawski węzeł kolejowy zachował pozycje centralne w ogólnym układzie sieci dróg żelaznych. Długość ich osiągnęła w Królestwie 3489,2 km (w 1911 r.), z tego około 2000 km (łącznie z kaliską) przypadało na trasy zbiegające się w rejonie Warszawy. Gęstość linii kolejowych w Królestwie wynosiła 34 km na 1000 km<sup>2</sup>, lecz różnice w poszczególnych guberniach były znaczne. Od 6,5 km w gub. płockiej, 60,8 km w warszawskiej do 68,5 km w gub. piotrkowskiej na 1000 km<sup>2</sup> powierzchni.

Warszawski węzeł kolejowy stracił wprawdzie po 1885 r. swe monopolistyczne pozycje w transporcie na obszarze Królestwa Polskiego, ale jego lokalizacja na głównych magistralach ułatwiała ekspansję przemysłu i handlu warszawskiego na rynki zewnętrzne.

## **Budowa węzła warszawskiego**

Zespolenie obydwóch układów sieci kolejowej w Królestwie Polskim na jego obszarach lewo- i prawobrzeżnych w stosunku do osi Wisły stało się po 1870 r. pilnym zadaniem zarówno ze względów transportowo-komunikacyjnych i gospodarczych, jak i militarnych. Koncentracja wszystkich linii w rejonie Warszawy stwarzała dogodne warunki do przekształcenia ich w centralny węzeł komunikacyjny o znaczeniu nie tylko krajowym, ale i międzynarodowym. Dla Warszawy łączyły się z tym korzystne perspektywy rozwoju handlu zagranicznego i ekspansji przemysłu na rynki wschodnie.

Budowa węzła warszawskiego zlecona została statutowo (z 22 lutego 1874 r.) przez rząd Tow. Akc. Drogi Żelaznej Nadwiślańskiej, dając zabezpieczenie finansowe ze środków skarbowych. Inwestycja ta przewidywała budowę mostu kolejowego przez Wisłę. Powołano (30 czerwca 1874 r.) Czasowy Zarząd Budowy Linii Obwodowej w Warszawie; naczelnym konstruktorem został inż. Tadeusz Chrzanowski.

Linia obwodowa brała początek na terenie wsi Czyste od stacji towarowej kolei warszawsko-wiedeńskiej, gdzie w kierunku zachodnim położono 4400 m torów stacyjnych o szerokim rozstawie szyn i tyle samo o normalnym rozstawie szyn oraz wybudowano dodatkowo 15 zwrotnic i rozjazdów. Linia obwodowa łagodnym łukiem przecinała następnie w kierunku północnym wieś Czyste, Wielką Wolę i, oddzielając kolonię

Koło od wsi Wola, omijała od północnego zachodu cmentarz Powązkowski; dalej przechodziła koło baraków wojskowych i przeciąwszy kanały miejskie obok rogatki powązkowskiej, biegła przez tereny Cytadeli do Wisły, następnie mostem kolejowym przez Wisłę na prawy brzeg rzeki, wchodząc na tereny Nowej Pragi za fortem Śliwickiego, gdzie przebiegała zygzakiem w kształcie dużej litery S; przecinała Bródno i docierała do linii petersbursko-warszawskiej, przy drodze żwirowej radzyńskiej, w odległości 1,65 km od stacji. W tym punkcie powstały trzy rozgałęzienia: 1) odcinek wschodni biegnący wzdłuż linii warszawsko-petersburskiej, 2) odcinek północno-zachodni, który dochodził do stacji pasażerskiej kolei petersburskiej i 3) odcinek w kierunku drogi żelaznej warszawsko-terespolskiej.

Odcinek pierwszy łączył się z drogą żelazną nadwiślańską w punkcie, który w 1883 r. został rozbudowany i zamieniony na stację Praga-Towarowa (o ograniczonych kategoriach transportu). Stacja ta została usytuowana w osiedlu podmiejskim Marki. Drugi odcinek linii obwodowej wchodził w torowisko stacji pasażerskiej drogi żelaznej warszawsko-petersburskiej. Długość trasy obwodowej między stacją towarową kolei warszawsko-wiedeńskiej a stacją kolei warszawsko-petersburskiej wynosiła 12 km.

Połączenie między trasą warszawsko-petersburską a warszawsko-terespolską wytyczono na terenach Targówka i Szmulowizny. Linia obwodowa w tym miejscu, długości 6,6 km, zataczała łuk i dochodziła do drogi żelaznej warszawsko-terespolskiej (w odległości 1,32 km od stacji).

Budowa linii obwodowej wymagała przebudowy stacji towarowych tych kolei, z którymi uzyskała połączenie. Wpłynęło to na unowocześnienie niektórych przestarzałych urządzeń przeładunkowych. W latach 1875—1880 nastąpiła modernizacja stacji towarowej kolei warszawsko-wiedeńskiej. Stacja ta była usytuowana wzdłuż głównego torowiska linii biegnącej do stacji pasażerskiej. Na rozbudowę stacji wyasygnowano 316 266 rubli. Na całym terenie położono 30 km nowych szyn z 99 zwrotnicami i rozjazdami. Po uprzednio przeprowadzonym planie terenu obwałowano całą przestrzeń przeznaczoną pod nową stację.

Zabudowania stacji dzieliły się na dwie grupy. Pierwszą tworzyły budynki „użyteczności publicznej”, czyli wszelkiego rodzaju magazyny, składy itp., znajdujące się blisko głównej linii. Dalej za nimi usytuowano drugą grupę budynków, na którą składały się pomieszczenia administracyjne i gospodarcze. Wybudowano nowy dom ekspedycyjny położony równoległe do ul. Okopowej, z biurami i mieszkaniami służbowymi. Dom ekspedycyjny z dwoma magazynami towarowymi (z których jeden przeznaczono na towary przychodzące, a drugi na wychodzące) połączony był w jeden kompleks budynków. Magazyn zbożowy został usytuowany równoległe do magazynów towarowych, między nimi a linią główną. Dalej wybudowano domy mieszkalne dla werkmajstra i jego pomocnika, domy

noclegowe dla drużyn konduktorów i maszynistów oraz część warsztatów podręcznych i składy materiałów pędnych. Postawiono też rampę murowaną oraz remizę prostokątną na 36 parowozów i rampę murowaną od ul. Okopowej, przeznaczoną dla załadunku zwierząt.

Cała linia obwodowa zbudowana została na wysokim nasypie ziemnym z koroną mogącą pomieścić dwie pary torów. Położono jeden tor o normalnym, a drugi o rosyjskim, szerokim rozstawie szyn.

Czasowy Zarząd Budowy przeprowadzał wykup ziemi w latach 1875—1876. Koszty wykupu były dość znaczne, mimo że za jeden pręt (18,66 m<sup>2</sup>) płacono tylko 7 kopiejek, bez względu na położenie w dzielnicy, gdyż w grę wchodziło także przesuwanie i rozbiórka zabudowań mieszkalnych i gospodarskich. Koszt wykupu gruntów kształtował się następująco: Targówek — 19 692 rubli, Nowa Praga — 860, Powązki — 17 100 oraz Wielka Wola i Czyste — 43 458, ogólny koszt wykupu wynosił 81 110 rubli. Tereny między Bródnem a Wisłą, obok Cytadeli oraz częściowo na Powązkach stanowiły własność wojskową i nie podlegały wykupowi.

Nasyp linii obwodowej przecinał kilkanaście ulic o różnym natężeniu ruchu miejskiego. Zasadniczo wszystkie przejazdy zbudowano na poziomie jezdni. Skrzyżowań, przy których postawiono domki dróżnicze i zaopatrzone je w sygnały dźwiękowe i świetlne, było 18. Jedynie w trzech przypadkach zastosowano skrzyżowania bezkolizyjne.

Osobny problem stanowiło wzniesienie mostu na Wiśle pod Cytadelą. Była to niewątpliwie najpoważniejsza inwestycja związana z budową linii obwodowej. Pierwsze prace nad realizacją wstępnego projektu budowy mostu zostały podjęte już w 1871 r. Wówczas to władze Królestwa Polskiego zleciły prace przygotowawcze dyrekcji drogi żelaznej warszawsko-terespolskiej; projektantem został inżynier komunikacji Tadeusz Chrzanowski.

Na zlecenie departamentu dróg żelaznych Ministerstwa Komunikacji w 1873 r. zawarta została umowa z przedstawicielem fabryki Towarzystwa Przemysłowego Lilpop, Rau i S-ka inż. Henrykiem Marconim na „wykonawstwo budowy tak filarów i przyczółków, jak i żelaznej budowy wierzchniej”, tzw. „superstruktury”. Nadzór powierzono inż. Chrzanowskiemu. Budowę kierowali bezpośrednio inżynierowie W. Brzezicki i St. Rohn, a po ustąpieniu tego ostatniego inż. K. Sobolewski; pracami murarskimi kierował inż. A. Romanowicz. Kosztorys podstawy i pokrycia wierzchniego opiewał na sumę 740 111 rubli, a koszt całości budowy mostu wraz z pracami pomocniczymi i urządzeniami kolejowymi określono na sumę 1 095 576 rubli.

Most był budowany w oparciu o materiał importowany, którego dostarczyły firmy angielskie: „The Scerne Iron Works Company Limited” z Darlington i „Rob. Heath and Son” z Tunstall w Straffordshire oraz firma belgijska „Société John Cocervil Seraing”.

Projekt mostu uwzględniał naturalne warunki terenowe. Wysokie

skarpy nadwiślańskie pozwoliły umieścić tory na górze kratownicy. Położono dwie pary torów o różnym rozstawie szyn: szerokotorowy i normalnotorowy. Ministerstwo Wojny pozwoliło na budowę mostu tylko pojedynczego, tzn. o jednym kierunku ruchu. W tej sytuacji tory ułożono w ten sposób, że jedna szyna wchodziła w torowisko drugiej. Ruch na moście mógł się odbywać tylko jednokierunkowo, co bardzo ograniczało jego przepustowość. Nośność mostu obliczona była na ciężar jednego składu pociągu z pełnym obciążeniem. Całkowita długość mostu liczona wzdłuż torów kolejowych wynosiła 585,87 m (1 658,75 stóp angielskich).

Filary z izbicami zbudowane zostały na skrzyniach (kesonach) zapuszczonych na głębokość 12,3 m, licząc od punktu zerowego Wisły. Jeden tylko filar, trzeci od strony praskiej, oparto w wykopie na głębokości mniejszej, a mianowicie 8,6 m; było to spowodowane deformacją gruntów podłoża dna rzeki. Filary bez izbic zbudowane zostały na skrzyniach na głębokości 10,9 m. Linia obwodowa dochodziła do mostu na wysokim nasypie, który wywierał szkodliwe ciśnienie na przyczółki mostowe, co musiano zlikwidować. W tym celu zbudowane zostały oprócz przyczółków podpory przyzmatyczne.

Most został oddany do eksploatacji 18 listopada 1875 r. W czasie otwarcia linii obwodowej w 1876 r. znajdowały się przy niej następujące stacje i przystanki: Warszawa-Obwodowa, na terenie stacji towarowej drogi żelaznej warszawsko-wiedeńskiej, która była zarazem stacją przeładunkową; wydzielone tereny na stacjach dróg żelaznych warszawsko-petersburskiej i warszawsko-terespolskiej.

Równocześnie z budową linii obwodowej prowadzono prace na terenie Warszawy przy nowo utworzonej drodze żelaznej nadwiślańskiej. Przebiegała ona w poprzek Targówek, Bródno, Nową Pragę i Pelcowiznę. Na Pelcowiznie usytuowano stację pasażerską i towarową noszącą nazwę Praga-Nadwiślańska, którą otwarto 30 sierpnia 1877 r. Spotkało się to z ostrą krytyką prasy warszawskiej, gdyż przy ówczesnym stanie komunikacji miejskiej dojazd pasażerów mógł się odbywać tylko omnibusami i dorożkami. W związku z obowiązkiem wykupu linii obwodowej od rządu przez Towarzystwo Akcyjne Kolei Nadwiślańskiej musiano wykonać dodatkowe prace scaleniowe. Dotychczas istniejące jedyne połączenie na Pradze-Towarowej stawało się nie wystarczające. W latach 1877—1878 przeprowadzono dalsze prace adaptacyjne. Wybudowano odcinek za rogatką petersburską do stacji Praga-Nadwiślańska i stację pasażerską przy ulicy Franciszkańskiej. Stację Warszawa-Nadwiślańska otwarto na przełomie stycznia i lutego 1878 r. Znajdowała się ona na terenach wojskowych w pobliżu Cytadeli, co znacznie ograniczało możliwości jej rozszerzenia; zabudowa drewniana miała charakter tymczasowy. Tutaj ulokowano główną stację pasażerską linii obwodowej i przeniesiono punkt przeładunkowy towarów ze stacji warszawsko-wiedeńskiej.

Budowa linii obwodowej miała niewątpliwie decydujący wpływ na

uksztaltowanie się warszawskiego węzła kolejowego. Jest to szczególnie widoczne w analizie rozwoju funkcjonalnego transportu kolejowego w drugiej połowie XIX wieku. Jednakże już w krótkim czasie po otwarciu tej trasy zaczęto odczuwać skutki błędnych założeń budowlanych.

Po pierwsze — na całej trasie mógł odbywać się tylko ruch jednokierunkowy, a na moście wahałowy. Po drugie — na odcinku między stacją Praga-Nadwiślańska a Warszawa-Nadwiślańska linia obwodowa miała wspólne tory z koleją nadwiślańską, po których kursowały puste składki pociągów podstawianych pod stację. Po trzecie — przeładunek towarów odbywał się na stacji Warszawa-Nadwiślańska, która ulokowana na ograniczonej powierzchni okazała się mało wydajna. Po czwarte — na kolei obwodowej istniał bardzo skomplikowany układ ruchu pasażerskiego. Linia szerokotorowa nie dochodziła do dworca pasażerskiego drogi warszawsko-wiedeńskiej, lecz urywała się na stacji towarowej w odległości 2,2 km od Dworca Głównego. Podobnie linia normalnotorowa nie dochodziła bezpośrednio do stacji kolei warszawsko-petersburskiej. W ten sposób pasażerowie, chcąc się przedostać z Warszawy na Pragę, musieli kilkakrotnie przesiadać się, co przedłużało przejazd do kilku godzin. W świetle tych niedociągnięć linia obwodowa mogła tylko częściowo spełnić funkcje transportowe i komunikacyjne.

Na linii obwodowej w latach osiemdziesiątych przeprowadzono bocznicę fabryczną i dodatkowe połączenia między istniejącymi torowiskami. Dodatkowy punkt przeładunkowy, mianowicie przystanek towarowy zwany „platformą Górczewską”, usytuowano w 1887 r. przy przecięciu torów z ulicą Górczewską na Woli. Jednakże wskutek małego ruchu przystanek został zamknięty już w końcu tego roku. Nie uruchomiono go w następnych latach, mimo że sytuacja na Woli uległa zasadniczym zmianom: powstało bądź się przeniosło z innych dzielnic Warszawy wiele zakładów przemysłowych, które zagwarantowały roczny załadunek towarów w wysokości 98—100 tys. ton.

Na terenie Warszawy lewobrzeżnej wybudowano trzy najdłuższe bocznicę — do gazowni miejskiej na Czystem, do magazynów wojskowych na Stawkach i w 1903 r. do elektrowni na Powiślu. Bocznicą ta o długości 5,7 km biegła od stacji pasażerskiej Warszawa-Nadwiślańska samym brzegiem Wisły, później przedłużono ją do wiaduktu nowego mostu (obecnie im. ks. J. Poniatowskiego).

Na terenie Pragi wybudowano w pierwszej połowie lat osiemdziesiątych aż dziewięć bocznic i nowych połączeń, przecinając miasto dodatkową siecią torowisk położonych na jednym poziomie z jezdniami przeznaczonymi dla ruchu kołowego. Usytuowane one zostały bądź biegle:

1. Pomiędzy stacją Praga-Nadwiślańska na Pelcowiznie a drogą żelazną warszawsko-terespolską wzdłuż głównego plantu linii nadwiślańskiej, schodząc z niej na terenie Szmulowizny (przecinając ulicę Siedlecką i Kawęczyńską);

2. Pomiedzy drogą żelazną warszawsko-petersburską a warszawsko-terespolską, z pominięciem linii obwodowej, co znacznie skracalo odległość i nie blokowało bardzo obciążonej obwodnicy;

3. Od stacji pasażerskiej kolei warszawsko-petersburskiej do głównego plantu linii obwodowej przy rogatce petersburskiej;

4. Od podanego wyżej punktu linii obwodowej do stacji Praga-Nadwiślańska na Pelcowiznie;

5. Od stacji Praga-Nadwiślańska do głównego plantu linii obwodowej na terenie Nowej Pragi;

6. Od tegoż punktu do nowo wybudowanej Stalowni Warszawskiej, która zlokalizowana była na terenie Nowej Pragi (w dawnej gminie Targówek). (Obecnie teren stalowni byłby wytyczony czworokątem ulic: Stalowej, Szwedzkiej, al. Świerczewskiego i Plantowej). Stalownia posiadała i drugie połączenie kolejowe: od zetknięcia się linii obwodowej z warszawsko-petersburską; tory jej wchodziły aż do wnętrza hali fabrycznej;

7. Wzdłuż Targówka i Szmulowizny biegły dwie zapasowe bocznicę do magazynów szyn kolejowych;

8. Od stacji towarowej drogi żelaznej warszawsko-terespolskiej do huty szkła na Grochowie;

9. Z huty szkła do głównych składów zboża na Pradze, których budowę rozpoczęto w 1888 r.

Na trzech bocznicach, tzn. między stacją Praga-Nadwiślańska a Warszawsko-Terespolską, na połączeniu linii warszawsko-petersburskiej z głównym odcinkiem linii obwodowej przy rogatce petersburskiej oraz na przedłużeniu tego odcinka do stacji Praga-Nadwiślańska na Pelcowiznie, położono tory podwójnej szerokości — normalnej i rosyjskiej. Na pozostałych połączeniach położono tory o szerokim rozstawie szyn.

Magazyn przeznaczony dla towarów przewożonych w komunikacji tranzytowej został otwarty 24 lipca 1883 r. Umiejscowiono go w północnej części stacji towarowej kolei warszawsko-terespolskiej. Budynek był murowany i kryty blachą, nadano mu kształt litery U; posiadał dwa skrzydła i dwa piętra oraz obszerne podziemia. Wzdłuż wewnętrznego frontu obu skrzydeł położono dwie pary torów o różnym rozstawie szyn. Między nimi usytuowano ślepy tor, po którym przesuwano (wózkami Dina) puste bądź załadowane wagony. Oddzielne tory łączyły magazyn bezpośrednio ze stacjami drogi warszawsko-petersburskiej, nadwiślańskiej i warszawsko-wiedeńskiej.

Trudności w przewozie towarów (szczególnie w komunikacji tranzytowej) spowodowały, że w latach dziewięćdziesiątych omijano główne linie magistralne, co powodowało dla Warszawy corocznie sumę strat w wysokości 1 mln rubli. Skłaniało to do modernizacji urządzeń kolejowych w Warszawie.

W 1890 r. Zarząd Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej ogłosił

konkurs na budowę nowego dworca kolejowego w Warszawie. Kiedy nagrodzony projekt został ostatecznie przedstawiony w Petersburgu, Rada Inżynierska Ministerstwa Komunikacji stwierdziła, że w Warszawie konieczna jest budowa dworca centralnego dla wszystkich linii dochodzących do miasta. Dworzec ten miał stanąć na miejscu ówczesnego dworca kolei warszawsko-wiedeńskiej. Przesłany projekt został zwrócony do odpowiedniego przerobienia.

Inżynierowie Stefan Zieliński i Stanisław Rohn opracowali samodzielny projekt przebudowy całego węzła kolejowego, obejmujący budowę dworca centralnego oraz nowej linii średnicowej przecinającej miasto ze wschodu na zachód. Projekt ten sugerował trzy warianty. We wszystkich trzech wypadkach przewidywano przesunięcie trasy nadwiślańskiej, petersburskiej i terespolskiej poza istniejące dworce praskie i połączenie ich w jedną linię jako centralną; miała ona przeciąć Wisłę w okolicy Al. Jerozolimskich. Dalej na terenie Warszawy biegłaby według jednego z trzech wariantów. W pierwszym przypadku po przejściu Wisły linia miała podejść tunelem pod Al. Jerozolimskimi do stacji pasażerskiej linii warszawsko-wiedeńskiej odpowiednio do tego przerobionej. Drugi wariant przewidywał przeprowadzenie linii praskiej przez Saską Kępę, budowę mostu na wysokości Czerniakowa i otoczenie obwodnicą od południa całej Warszawy z podejściem do dworca centralnego od zachodu. W obydwu tych przypadkach torowiska dworca centralnego miały się znajdować na jednym poziomie z ulicami. W trzecim przypadku most miał być również przerzucony przez Wisłę na wysokości Czerniakowa, lecz po stronie warszawskiej linia przecinałaby Pole Mokotowskie, dochodząc do dworca centralnego; miał on być dwupoziomowy, z torowiskami umieszczonymi ponad ulicami.

Cechą charakterystyczną tego projektu było to, że z wyjątkiem przeróbki i adaptacji do nowych warunków eksploatacyjnych dworca drogi żelaznej warszawsko-wiedeńskiej wszystkie inne istniejące stacje i urządzenia kolejowe pozostałyby bez zmian. Dla budowy i eksploatacji nowych urządzeń przewidywano utworzenie niezależnego towarzystwa akcyjnego. Ostatecznie zaakceptowano trzeci wariant i ten z przychylną opinią wysłano do Petersburga.

Rada Inżynierska Ministerstwa Komunikacji i tym razem odrzuciła w 1898 r. przedstawiony projekt, sugerując rozwiązanie oparte na następujących zasadach: na lewym, warszawskim brzegu Wisły ma być wybudowany dworzec centralny na miejscu istniejącego dworca drogi żelaznej warszawsko-wiedeńskiej, wspólny dla wszystkich dróg żelaznych schodzących się w Warszawie. Na prawym, praskim brzegu Wisły ma być zbudowany wspólny dworzec dla tych linii, które kończą tam swój bieg. Obydwa te dworce mają zostać połączone nowo wybudowaną trakcją niezależną od istniejącej linii obwodowej. Projekt ten powinien wskazać również możliwości usprawnienia funkcjonowania linii obwodowej.

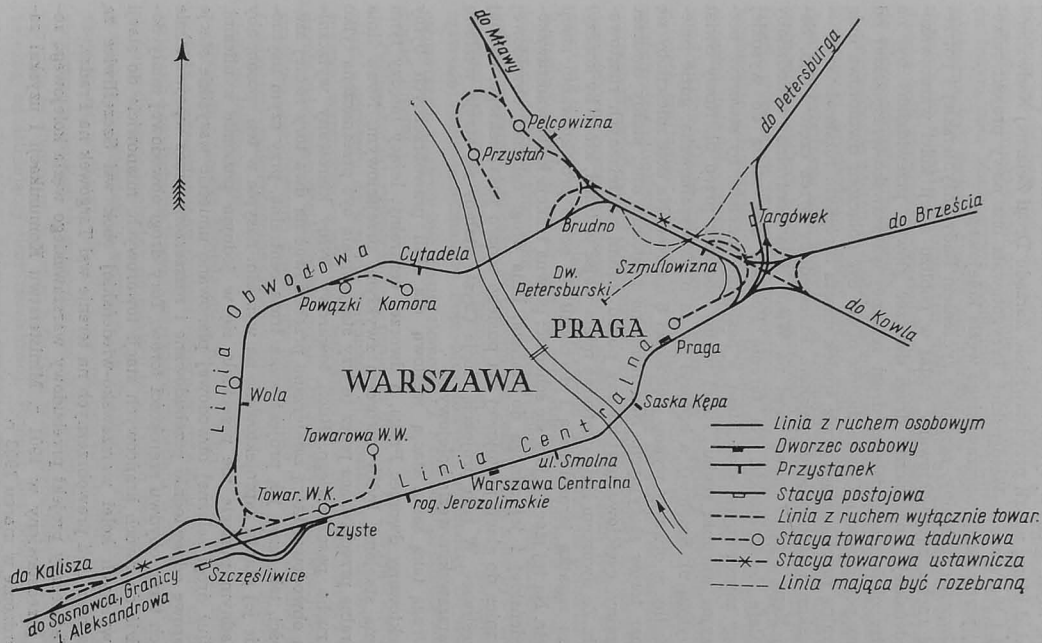


W myśl tych wytycznych powołana została mieszana podkomisja, w skład której weszli przedstawiciele Zarządu Drogi Żelaznej Nadwiślańskiej i Warszawsko-Wiedeńskiej. Przygotowała ona nowy projekt całkowitej przebudowy warszawskiego węzła kolejowego.

Dworzec centralny, zgodnie z życzeniem Rady Inżynierskiej i potrzebami ruchu, zaprojektowany został w pobliżu stacji kolei warszawsko-wiedeńskiej. Analogiczny drugi dworzec główny przewidziany był na Pradze obok stacji dawnej drogi żelaznej warszawsko-terespolskiej od strony południowej. Oba te dworce miały być połączone dwutorową linią centralną przebiegającą przez środek miasta o różnym rozstawie szyn — rosyjskim i zachodnioeuropejskim. Przeszedłszy przez część Pragi, Saskiej Kępy i przez nowy most na Wiśle, linia centralna wchodziłaby w Aleje Jerozolimskie. Na terenie Powiśla bieg miała do wysokiej skarpy murowanym wiaduktem, a następnie tunelem, by stworzyć bezkolizyjne warunki ruchu. Tunel brałby początek przed ul. Nowy Świat (u wylotu ul. Smolnej), a kończył się za ul. Marszałkowską, gdzie przechodziłby w otwarty wykop głębokości 8 metrów. Na dole mieściłoby się 12 par torów stacyjnych. Nad nimi, na poziomie ulic, stałby dworzec centralny, częściowo usytuowany ponad torami na żelaznych rusztowaniach. Za dworcem linia centralna miała wejść w tunel, który by kończył się za rogatką jerozolimską i dochodził do nowo projektowanej stacji Czyste. Na tej stacji miały się schodzić: główna traseja kolei warszawsko-wiedeńskiej i jej odnoga do Kalisza, linia drogi żelaznej obwodowej i łącznica do stacji postojowej dla pustego taboru pasażerskiego, zwanej Szczęśliwice. W tym projekcie stacja Czyste stałaby się stacją węzłową w warszawskim węźle kolejowym.

Drugą taką samą stacją węzłową dla linii prawobrzeżnych byłby projektowany dworzec Praga, a dworzec centralny, leżący między tymi dwoma stacjami, byłby dworcem zwykłym, przejściowym. Nowa linia centralna przechodząca przez te trzy stacje miała być przeznaczona tylko dla ruchu pasażerskiego. Ruch towarowy byłby kierowany wyłącznie linią obwodową, którą zamierzano przebudować na dwa tory różnej szerokości, tak samo jak projektowana trasa centralna, przy czym usytuowanie jej plantu zaprojektowano na wysokim nasypie w ten sposób, aby w żadnym punkcie nie przecinała się w jednym poziomie z ulicami. Wzdłuż drogi żelaznej obwodowej planowano umieścić wszystkie stacje towarowe odpowiednio przebudowane i rozszerzone przez wprowadzenie na ich teren obydwu szerokości torów. Tory drogi obwodowej miały dochodzić do dwóch krańcowych stacji towarowych, mianowicie do stacji ustawniczych kolei warszawsko-wiedeńskiej obok wsi Szczęśliwice za Wolą oraz linii prawobrzeżnych na terenie wsi Targówek na Pradze.

Ostateczny projekt przebudowy warszawskiego węzła kolejowego został przedstawiony w 1901 r. Ministerstwu Komunikacji i uzyskał zatwierdzenie w marcu 1903 r.



Plan przebudowy warszawskiego węzła kolejowego, 1904 r.

Zaakceptowany projekt zawierał wiele zalet, które według inż. Adama Świętochowskiego można sprowadzić do następujących punktów: 1) oddzielał ruch towarowy od pasażerskiego; 2) skierowywał ruch towarowy na peryferie miasta, a pasażerski do środka miasta; 3) wprowadzał kolejową komunikację miejską, którą objęte miało być śródmieście, dzielnice wschodnia i zachodnia przez dworce na Czystem i Pradze oraz komunikację pośrednią obejmującą dzielnice północne specjalnymi pociągami pasażerskimi kursującymi po linii obwodowej; 4) powiększał stacje towarowe i na wszystkie doprowadzał obydwie szerokości torów; 5) pod względem eksploatacyjnym projektowany układ odznaczał się jasnością i prostotą. Wszystkie dworce osobowe były przejściowe, czas formowania i podstawiania pustych składów sprowadzono do minimum i wreszcie zorganizowano wymianę wagonów towarowych między różnymi liniami oraz stacjami; 6) układ przestrzenny węzła stanowił połowę idealnie kołowego rozwiązania węzła kolejowego, stosowanego wówczas w zachodniej Europie.

Realizację tych planów ograniczał brak funduszy inwestycyjnych; rozłożono je więc na kilka etapów. Pierwszy z nich przewidywał modernizację fragmentów linii obwodowej, m. in. przez budowę drugiego mostu kolejowego na Wiśle w okolicach Cytadeli.

Usprawnienia w funkcjonowaniu warszawskiego węzła, które miano przeprowadzać na początku XX wieku, napotykały poważną przeszkodę, jaką był brak funduszy. Prace podjęte w tym okresie mogły tylko częściowo rozwiązać skomplikowany układ przestrzenny komunikacji kolejowej. Dopiero pełna realizacja ostatecznie zatwierdzonego planu modernizacji węzła mogła usprawnić ruch pasażerski i towarowy, a tym samym nadać Warszawie rolę międzynarodowego węzła kolejowego. Jednakże nawet wstępne prace podjęte w omawianym okresie wywarły pozytywny wpływ na rozwój i przekształcenia wewnątrz miasta. Stworzyły nowe warunki dla rozwoju dzielnic graniczących z siecią kolejową bądź wpłynęły na formowanie się dalszych ośrodków urbanizacyjnych na peryferiach miasta inkorporowanych w 1916 r. Zmiany te były widoczne tak w lewo, jak i w prawobrzeżnej części miasta. Prace prowadzone na drogach żelaznych pozwalały Magistratowi na przebudowę i porządkowanie różnych rejonów miasta, które do tej pory były całkowicie zaniedbane.

Projekty modernizacji połączeń kolejowych wywarły istotny wpływ na rozwój samej myśli urbanizacyjnej, co znalazło miejsce w bardzo nowoczesnych i śmiałych rozwiązaniach przestrzennych proponowanych przez różne grupy polskiej kadry technicznej. Ostateczna realizacja tych planów nastąpiła już w okresie międzywojennym.

Mając na celu znalezienie obiektywnych prawidłowości funkcjonowania transportu kolejowego w drugiej połowie XIX wieku w Królestwie Polskim, a szczególnie uwypuklenie roli Warszawy w obrotach towarowych, przedstawiliśmy jego rekonstrukcję, analizując szczegółowo takie

elementy, jak kierunki transportu, kategorie przewozów, asortymenty towarów. Pozwoliło nam to określić udział poszczególnych linii kolejowych w przewozach ludzi i towarów, kierunki tych przewozów, a na podstawie tego wnioskować o drogach ekspansji gospodarczej przemysłu warszawskiego, jak również formułować cząstkowe wnioski o chłonności i potrzebach miejscowego rynku. Ze względu na zakres badawczy wyodrębniono dwa okresy: lata 1874—1879 i 1881—1911 w celu prześledzenia wpływu linii obwodowej na funkcjonowanie węzła warszawskiego.

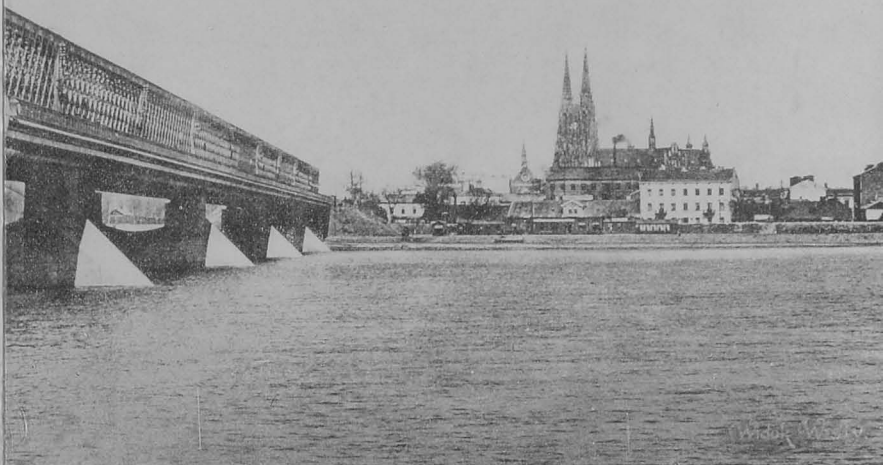
W pierwszym okresie na głównym miejscu w obrotach towarowych węzła warszawskiego znalazła się linia kolejowa warszawsko-wiedeńska, wykazując obroty 2,5 krotnie większe w stosunku do reprezentatywnej dla prawobrzeżnej części Królestwa drogi warszawsko-terespolskiej. Kolej wiedeńska spełniała istotną rolę w kształtowaniu się struktury społeczno-ekonomicznej tych regionów Królestwa Polskiego, przez które przebiegała. Wniosek ten jest oparty na fakcie, iż w przewozach tej linii średnio 57% wszystkich towarów stanowiły wysłane w komunikacji miejscowej, wykazując stałą dynamikę wzrostu. Były to przewozy dokonywane między stacjami — miejscowościami położonymi wzdłuż linii, czyli przeznaczone na rynek wewnętrzny.

Funkcja kolei warszawsko-terespolskiej widoczna jest w kategoriach wymiany między Królestwem a Rosją i Rosją a Europą zachodnią; trasa ta posiadała połączenia z linią brzesko-kijowską i brzesko-moskiewską, a więc z południowymi rolniczymi i centralnymi uprzemysłowionymi rejonami cesarstwa, zaś przez linię obwodową w Warszawie — z komorami celnymi w Granicy, Sosnowcu i Aleksandrowie. Ponad 2/3 przewozów towarów na tej linii odbywało się w komunikacji pośredniej i tranzytowej.

Na taką ocenę funkcji obu tych linii wpływa dodatkowo fakt, iż kolej warszawsko-wiedeńska oddana została do eksploatacji o 18 lat wcześniej niż warszawsko-terespolska. Można więc przypuszczać, że już w latach siedemdziesiątych XIX stulecia zauważalny był jej wpływ na sytuowanie się i rozwój takich większych aglomeracji miejskich, jak Sosnowiec, Częstochowa, Piotrków, Skierniewice, Grodzisk, Żyrardów i inne.

Linia fabryczno-łódzka w skali sieci kolejowej całego Królestwa Polskiego spełniała rolę drugoplanową, zaspokajając tylko lokalne potrzeby Łódzkiego Okręgu Przemysłowego. Dając jednak połączenie z jednym z najpoważniejszych ośrodków włókienniczych kraju, wpływała w sposób decydujący na rozwój Łodzi, stwarzała możliwość eksportu oraz umożliwiała sprowadzenie surowców i półfabrykatów nawet z bardzo odległych terenów.

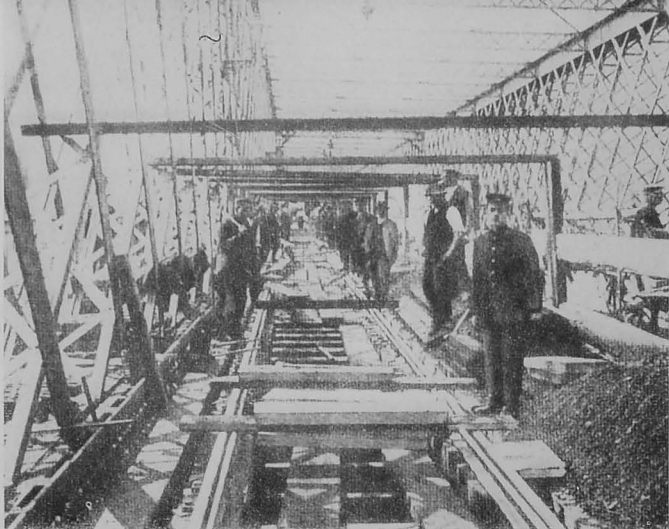
W latach siedemdziesiątych przywóz towarów do Warszawy znacznie przewyższał ich wywóz. Był dwu- i półkrotnie wyższy od wywozu. Głównym surowcem dostarczanym do Warszawy liniami lewobrzeżnymi był węgiel (74,6% w grupie surowców) pochodzący z Zagłębia Dąbrow-



Wisła z widokiem na Pragę, ok. 1910 r.

Budowa mostu kolejowego pod Cytadela, 1875—1876

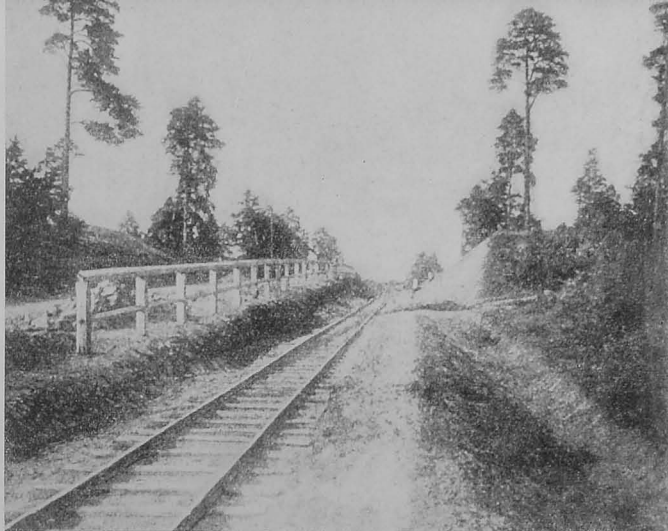




Fragment budowy mostu kolejowego pod Cytadelią, 1876 r.

Widok Pragi z wieży Zamku, ok. 1880 r.



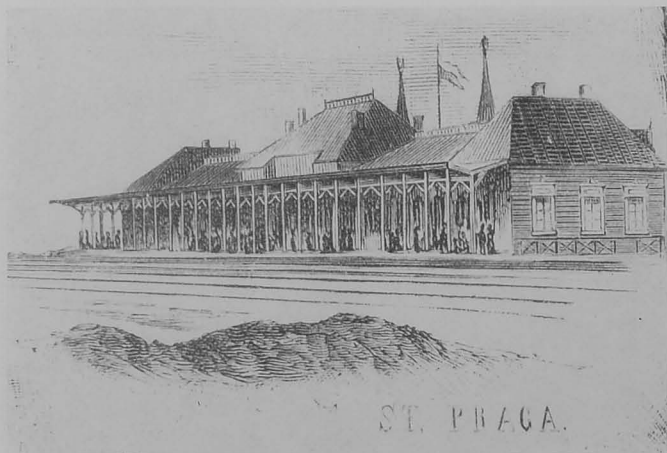


Fragment kolejki wąskotorowej mareckiej, ok. 1900 r.

Dworzec Warszawsko-Wiedeński, ok. 1910 r.







Dworzec Praga kolei nadwiślańskiej, 1877 r.

Most kolei nadwiślańskiej ponad linią petersburską, obwodową i szosą, 1877 r.



skiego i Śląska. Traktując węgiel jako miernik stopnia mechanizacji przemysłu, możemy stwierdzić, że dopiero w 1877 r. ładunki te przekroczyły Wisłę, docierając do wschodnich granic Królestwa Polskiego. Decydujące znaczenie miały tutaj nowe połączenia kolejowe na terenie miasta.

W przywozach wyrobów dominowały materiały budowlane i artykuły spożywcze. Priorytet tych asortymentów w potokach towarów adresowanych do Warszawy wskazuje na znaczne ożywienie inwestycyjne w gospodarce miasta.

Rozwijający się w tym okresie przemysł warszawski zaczynał poszukiwać rynków zbytu dla powstających już nadwyżek produkcyjnych. Wyprzedzanie w stopniu rozwoju uprzemysłowienia ziem Królestwa Polskiego w stosunku do Rosji dawało szanse podboju rynków wschodnich przez przemysł rodzimy. W transportach kolejowych kierowanych w głąb Cesarstwa Rosyjskiego dominowały wyroby przemysłu ciężkiego: maszyny i narzędzia rolnicze, wyroby żelazne i szyny kolejowe. Na drugim miejscu w grupie wywozów z Warszawy znalazła się wytwórczość przemysłu spożywczego. Dynamika przewozów artykułów tego asortymentu była dość wysoka. Potwierdzają to liczby bezwzględne: w 1876 r. przewieziono 25 315 tys. ton wyrobów przemysłu spożywczego, zaś wysłano 6 029,5 tys. ton. Można więc stwierdzić, że produkty przemysłu spożywczego uzupełniane importem z Rosji zaspokajały w głównej mierze potrzeby rynku wewnętrznego.

Wydaje się, iż w latach siedemdziesiątych XIX wieku wytwórczość przemysłowa Warszawy i zachodnich guberni Królestwa Polskiego przeznaczona była głównie na rynek wewnętrzny, na drugim zaś miejscu dopiero na rynek rosyjski.

Duże ożywienie cyrkulacji wszystkich rodzajów towarów w wymianie między Warszawą a Rosją i Europą zachodnią przypada dopiero na lata 1877—1879.

Wielkość i struktura obrotów towarów na kolei fabryczno-łódzkiej wskazuje, iż lata siedemdziesiąte były okresem dużego rozwoju Łodzi tak pod względem urbanizacyjnym, jak i przemysłowym. O intensywnym rozwoju przemysłu łódzkiego świadczy duża dynamika przywozów wyrobów przemysłu metalowego, głównie maszyn dla przemysłu włókienniczego, w 77,1% importowanych przez Aleksandrów z linii północnoniemieckiej. Drugim momentem podkreślającym zwiększającą się mechanizację przemysłu łódzkiego były transporty węgla, które w strukturze wszystkich towarów przewiezionych do Łodzi stanowiły od 64,8% w 1874 do 69,8% w 1879 r., osiągając wyższy wskaźnik niż na stacji warszawskiej kolei warszawsko-wiedeńskiej. O ogólnym rozwoju miasta świadczą wysokie wskaźniki przewozów wyrobów przemysłu drzewnego, mineralnego i spożywczego.

Odrębne miejsce w przewozach na tej linii stanowiły artykuły przemysłu włókienniczego. Odbывały się one głównie w komunikacji po-

średniej i tranzytowej. W eksporcie tych towarów dominujące miejsce zajmował wywóz na rynki rosyjskie. Udział ich w latach 1874—1879 wzrósł z 1,8% do 37,2%, zaś wskaźnik dynamiki osiągnął 6 100,0%. Na podstawie tych danych można przypuszczać, że właśnie w drugiej połowie lat siedemdziesiątych, wskutek uzyskania nowych połączeń kolejowych, zostały otwarte wschodnie rynki zbytu dla wyrobów przemysłu włókienniczego kosztem zaspokojenia potrzeb rynku wewnętrznego. Tere-  
nem penetracji towarów łódzkich stały się południowe rejony Rosji, a w mniejszym stopniu centralne. Wskazuje na to wyższa dynamika przewozów na linii kijowskiej i nadwiślańskiej w porównaniu z koleją moskiewską.

Surowce dla przemysłu łódzkiego, głównie bawełna amerykańska, sprowadzane były z portów Europy zachodniej przez Aleksandrów. W 1879 r. najwięcej dostarczały jej koleje reńskie, hamburska, wschodnioniemiecka, szczecińska i saksońska. Po wprowadzeniu celi ochronnych przywożono bawełnę z rosyjskich dróg żelaznych (petersburskiej i moskiewskiej).

W latach 1881—1911 w ogólnych obrotach towarów na liniach kolejowych tworzących warszawski węzeł nastąpiło częściowe wyrównanie udziału tras lewo- i prawobrzeżnych. Widoczne jest to szczególnie w przewozach na kolei warszawsko-wiedeńskiej, gdzie zmniejszyły się one relatywnie o około 15,0%, jednakże w dalszym ciągu utrzymały dominującą pozycję (36,6%). Zjawisko to przypisać można uruchomieniu linii dęblińsko-dąbrowskiej w 1885 r. i przez to utracie monopolistycznego stanowiska w przewozach z Zagłębia Dąbrowskiego i Górnego Śląska.

Innym symptomatycznym zjawiskiem, które wystąpiło w tym okresie, była stała tendencja malejąca obrotów towarów na stacjach warszawskich w stosunku do przewozów na całej linii. Fakt ten podkreśla jeszcze różnica wskaźników dynamiki w przewozach na całej linii do wzrostu ruchu towarów na stacjach warszawskich. Obroty te zmniejszyły się relatywnie ponad dwukrotnie. Obserwowane zmiany wskazują na zwiększający się rozwój mniejszych ośrodków miejskich położonych wzdłuż kolei.

Układ kategorii transportu towarów w latach 1881—1911 wskazuje tak na utrwalanie się zjawisk występujących w przewozach lat siedemdziesiątych XIX wieku, jak i na pojawienie się nowych elementów w tym zakresie. Kolej warszawsko-wiedeńska w dalszym ciągu była główną linią towarową w węźle warszawskim; szczególnie pogłębiła się jej rola dostarczyciela transportów do samej Warszawy. Ilość towarów przyjętych przez stację warszawską w stosunku do wysłanych w roku 1911 wyrażała się proporcją 12 : 1, co świadczy o wzroście miejsca Warszawy jako głównego ośrodka konsumpcyjno-przetwórczego na ziemiach polskich. Produkcja przemysłowa Warszawy ukierunkowana była głównie w tym okresie na wschodnie rynki zbytu, co dotyczyło tak wschodnich guberni

Królestwa (wzrost przewozów w komunikacji miejscowej), jak i ekspansji gospodarczej w głąb Rosji. Wreszcie nastąpiło przesunięcie tradycyjnego układu towarów w przywozie i w eksporcie z linii warszawsko-terespolskiej na nadwiślańską i petersburską. Wynikało to ze zmiany kierunków penetracji kapitału krajowego w poszczególnych rejonach Rosji. Nastąpiło zmniejszenie ekspansji gospodarczej Królestwa w centralnej Rosji, a rozszerzenie i pogłębienie w południowej i północnej. Zmiana kierunków transportu nastąpiła w końcu lat dziewięćdziesiątych XIX stulecia. Stale rosnąca przewaga importu towarów z Rosji nad eksportem z Królestwa Polskiego była wynikiem etatyzacji kolejnictwa polskiego oraz odzwierciedlała końcowy etap procesu przemian rewolucji techniczno-przemysłowej w Rosji.

Odrębny problem w przewozach towarów przez ziemie Królestwa Polskiego stanowiła komunikacja tranzytowa obejmująca cyrkulację towarów między Rosją a Europą zachodnią. W literaturze historycznej spotykamy bardzo zróżnicowane poglądy na temat roli warszawskiego węzła kolejowego w tej kategorii transportu. W starszych opracowaniach zwracano szczególną uwagę na centralne położenie Warszawy na głównych szlakach komunikacyjnych Europy, biegnących z zachodu na wschód od Lizbony, Madrytu, Paryża przez Moskwę po Władywostok, Chiny i Japonię oraz z północy na południe, tzn. od Petersburga przez Wiedeń do południowych Włoch, bądź przez Bałkany na Bliski Wschód. Uwzględniano rolę Warszawy, w której zbiegały się dwa odmienne systemy kolejnictwa, a za tym duże możliwości przeładunkowe towarów biegnących w obydwu kierunkach. W najnowszych opracowaniach ta funkcja węzła warszawskiego jest prawie całkowicie negowana. Tezę tę oparto głównie na fakcie niekorzystnej dla Warszawy struktury taryf kolejowych, wpływających negatywnie na wielkość przewozów w tej kategorii transportu i na ograniczenie zakresu terytorialnego objętego wymianą.

Teza ta wydaje się niesłuszna. W latach siedemdziesiątych ubiegłego stulecia nastąpiło znaczne rozszerzenie połączeń tranzytowych (z 14 w 1874 do 19 w 1877 r.). Uzyskano stałą wymianę towarów na południu z siecią kolejową Austro-Węgier, a na południowym zachodzie, zachodzie i północy z liniami śląskimi, czeskimi, saskimi, pruskimi, holenderskimi. Szczególnie ożywioną wymianę prowadzono w dwóch kierunkach: północno-zachodnim, który biegł równolegle do linii wybrzeża morskiego, dając połączenie ze wszystkimi większymi miastami portowymi przez Gdańsk, Szczecin aż po Hamburg i Hagę, oraz południowo-zachodnim przez Śląsk, Saksonię i Bawarię. Dopiero otwarcie komory celnej w Szczepiornie w 1906 r. umożliwiło krótsze połączenie z Wielkopolską i centralnymi dzielnicami Niemiec. Mimo niekorzystnego układu taryfowego i zaostżenia rosyjskiej polityki celnej wobec Niemiec (wojna celna 1893 r., traktat handlowy 1894 r.) na linii obwodowej w Warszawie obserwujemy poważny wzrost przewozów tranzytowych

zarówno w kategoriach ilościowych, jak i zakresie terytorialnym. Szczególnie dotyczyło to przewozów płodów rolnych i innych surowców. W tym zakresie w drugiej połowie XIX wieku linie kolejowe biegnące wzdłuż dolnego biegu Wisły (bydgoska i nadwiślańska) zastępowały tradycyjny szlak wodny, dając szybsze i wygodniejsze połączenie z portami Bałtyku. W wymianie tej utrzymała się przodująca rola Gdańska.

## Warszawskie kolejki dojazdowe

W latach dziewięćdziesiątych XIX i w pierwszych latach XX wieku powstawała na terenie miasta Warszawy łącznie z Pragą i w strefie podmiejskiej sieć wąskotorowych kolejek dojazdowych. Spełniały one podwójną rolę: służyły komunikacji podmiejskiej, umożliwiając regularne dojazdy do Warszawy ludności tam zatrudnionej, z drugiej strony stanowiły czynnik wpływający na urbanizowanie i uprzemysławianie strefy podmiejskiej. Lokalizacja kolejek dojazdowych wskazuje, że uzupełniały one układ przestrzenny istniejącej sieci kolei. Oddziaływały także na integrowanie strefy podmiejskiej z obszarem miasta.

W lewobrzeżnej części Warszawy zbudowano tylko dwie linie: 1) wychodzącą z rogatki belwederskiej do Wilanowa, 2) z rogatki mokotowskiej w kierunku południowym. Na Pradze sieć kolejek była bardziej rozbudowana, uwzględniała kierunek wschodni i północny. Brakowało linii biegnącej wzdłuż Wisły w kierunku południowym, zaś w części lewobrzeżnej Warszawy komunikacją torową nie zostały objęte tereny na północ od Cytadeli i linii obwodowej. Stacje końcowe po jednej i po drugiej stronie Wisły, znajdujące się na peryferiach ówczesnego miasta, nie stanowiły konkurencji dla komunikacji miejskiej. Dopiero w połączeniu z nią dawały możliwość dojazdu do centralnych dzielnic miasta.

Pierwszą kolejką dojazdową była linia wilanowska. Budowę jej rozpoczęto w 1892 r. W tym samym roku oddana została do eksploatacji pierwsza część linii biegnąca od rogatki wzdłuż szosy belwederskiej do Wójtówki, dalej poboczem szosy gubernialnej do Czerniakowa, a następnie wzdłuż drogi zwyczajnej (II klasy) od Czerniakowa do wsi Wilanów. Długość linii w 1892 r. wynosiła 7,3 km. W 1894 r. przedłużono ją do Klarysewa.

Kolejki dojazdowe budowane były przez towarzystwa akcyjne i stanowiły przedsiębiorstwa dochodowe. Spółkę pod nazwą „Droga Żelazna Grójecka, właściciele — H. Huss i J. Rodys” założono w grudniu 1895 r. Celem jej była budowa i eksploatacja kolei Wilanów-Piaseczno, a także projektowanej linii Piaseczno-Góra Kalwaria-Grójec z bocznica do cukrowni „Czersk”. W połowie 1899 r. inż. Henryk Huss i adwokat Julian Rodys wydzierżawili posiadane odcinki Towarzystwu Akcyjnemu Linii

Wilanowskiej (tzn. odcinek Wilanów-Piaseczno), odstępując także prawo budowy linii miejskiej od rogatki belwederskiej do stacji towarowej kolei warszawsko-wiedeńskiej przy ul. Okopowej.

W latach 1896—1901 na linii Wilanów-Piaseczno występowało stałe zmniejszanie się dochodów; w marcu 1899 r. wierzyciele utworzyli więc prywatny nadzór nad czynnościami właścicieli. Po ogłoszeniu upadłości firmy Magistrat m. Warszawy przejął linię Belweder-stacja towarowa drogi żelaznej warszawsko-wiedeńskiej, oddając ją z kolei w dzierżawę Towarzystwu Akcyjnemu Linii Wilanowskiej.

W okresie dziesięciolecia (1892—1902) Towarzystwo Akcyjne Drogi Wąskotorowej Wilanowskiej wybudowało bądź wydzierżawiło i podjęło eksploatację trzech dalszych odcinków łączących: 1) Wilanów z Piasecznem — o długości 16 km, 2) stację Belweder ze stacją towarową kolei normalnotorowej warszawsko-wiedeńskiej (3,5 km) oraz 3) bocznice do cegielni w Chylicach (2,6 km). Na odcinku Wilanów-Piaseczno powstały również dwie bocznicie prywatne: od stacji Klarysew do Mirkowskiej Fabryki Papieru (1,95 km) i odgałęzienie do cegielni Obory (2,4 km).

Zabudowa i wyposażenie stacji na kolei wilanowskiej były zróżnicowane. Budynki główne i pomocnicze postawiono drewniane, z wyjątkiem stacji Warszawa. Najbardziej rozbudowana została stacja Belweder, której pomieszczenia zajmowały powierzchnię 525 m<sup>2</sup>. Składały się na nie: remiza dla parowozów, warsztaty, szopa na wagony, magazyn części zamiennych i narzędzi przylegający do warsztatów oraz trzy szopy przeznaczone na skład węgla, części zapasowe dla taboru i wagonów pasażerskich. Wzdłuż torów wybudowano drewnianą platformę z desek.

Na stacji w Wilanowie znajdował się drewniany budynek przeznaczony dla pasażerów oraz kryta weranda pasażerska. Wzdłuż całej linii położono pojedynczy kabel telefoniczny.

Rozwój przestrzenny kolei wilanowskiej szedł w dwóch kierunkach: po pierwsze — starano się uzyskać bezpośrednie połączenie z siecią kolei normalnotorowych, po drugie — rozbudowywano linię na terenach podmiejskich.

Wybrano najbliższe połączenie stacji Belweder z dworcem towarowym kolei warszawsko-wiedeńskiej. Linia rozpoczynała się od miejsca, w którym ul. Nowowiejska dochodziła do stacji towarowej kolei warszawsko-wiedeńskiej, następnie biegła wzdłuż ulic Nowowiejskiej i Polnej do rogatki mokotowskiej, następnie cofała się wzdłuż rowu obwodowego i drogi Zaokopowej do granicy miejskiej na szosie belwederskiej aż do początku linii wilanowskiej przy rogatce belwederskiej. Linia ta była jednotorowa z rozjazdami.

Sama trakcja, jak i wszystkie urządzenia dodatkowe miały być budowane na gruncie miejskim bądź wykupionym od prywatnych właścicieli. Wybór miejsca na budowę platform pasażerskich i towarowych, rozjazdów i innych urządzeń był uzależniony od władz miejskich. Postawiono

warunek, by parowozy były bezdymne, nie iskrzące i robiły jak najmniej hałasu. Wszystkie procesy związane z układem torów, porządkowaniem ulic, przebudową i adaptacją budynków miejskich, wodociągów, kanałów i zmianą profilu ulic miał przeprowadzić na własny koszt koncesjonariusz. Średnią prędkość poruszania się po terenach zabudowanych określono na 13,2 km/godz., zaś maksymalna wynosić miała 16,5 km/godz. Linia została otwarta 3 lipca 1900 r., jakkolwiek nie były jeszcze gotowe tory przeładunkowe i rampy. Połączenie z koleją warszawsko-wiedeńską miało nastąpić po ostatecznym usytuowaniu linii i stacji drogi żelaznej warszawsko-kaliskiej.

Od połowy 1899 r. Towarzystwo Akcyjne Linii Wilanowskiej dzierżawiło odcinek łączący Wilanów z Piasecznem długości ok. 17,5 km. Na trasie tej znajdowały się cztery stacje: Wilanów, Klarysew, Chylice i Piaseczno oraz dwa rozjazdy: Powsin i Powsinek. W 1912 r. stacja Belweder została przeniesiona na tereny wydzierżawione od zarządu pałacu na okres 40 lat; wjazd usytuowano od ul. Klonowej. Na starym terenie zajętym pod stację Magistrat przeprowadził ulicę Langerowską, która otrzymała połączenie z rondem mokotowskim przez wytyczenie ulicy Nowomarszałkowskiej. Linia wilanowska stykała się w dwóch punktach z kolejką grójecką: w Warszawie przy rogatce mokotowskiej i w Piasecznie.

Kolejka grójecka została wybudowana w sześć lat po wilanowskiej. Budowę jej rozpoczęto w marcu 1898 r., linię tymczasową otwarto we wrześniu 1901 r., główna zaś od stacji Warszawa do stacji Góra Kalwaria o długości 33 km przecinała dwa powiaty — warszawski i grójecki.

Przy głównej linii kolejki grójeckiej znajdowało się pięć stacji: Warszawa, Służewiec, Piaseczno, Baniocha oraz Góra Kalwaria. Wybudowano od niej także bocznicę do czterech cegielni: Dąbrówka, Gołków, Baniocha i Łubna. Ogólna długość kolei głównej z bocznicami wynosiła w 1912 r. 45 km. Na trasie znajdowały się 72 rozjazdy. Stacje linii grójeckiej pod względem wyposażenia i zabudowy były bardzo zróżnicowane. Rzecz charakterystyczna, że wszystkie większe budynki stacyjne były przez dyрекcję kolejki dzierżawione, a następnie dopiero modernizowane i adoptowane dla potrzeb ruchu kolejowego.

W omawianym okresie, tzn. do roku 1914, rozbudowano i modernizowano tylko stację Warszawa, gdzie od władz wojskowych wydzierżawiono dodatkowy plac; obok samego budynku stacyjnego postawiono dwa magazyny.

Najlepiej wyposażona była stacja Służewiec. Zasadnicze pomieszczenia, jak budynek stacyjny i budynek przeznaczony na warsztaty, były murowane. Mieściły się tu główne warsztaty remontowo-naprawcze taboru kolejowego linii wąskotorowych. Można w nich było przeprowadzać remonty wagonów i parowozów zarówno bieżące, jak i generalne. Urządzenia naprawcze poruszane były silnikiem o napędzie naftowym. Na terenie stacji znajdowały się jeszcze szopy drewniane, z których jedna sta-



nowiła parowozownię mieszczącą jednorazowo sześć parowozów, druga wagonownię, zaś trzecia służyła jako podręczny skład koksu. Na terenie stacji wybudowano ponadto piwnicę ziemną, budkę zwrotniczego i urządzenia sanitarne. Całość placu (217,5 m<sup>2</sup>) wybrukowano i ogrodzono drewnianym parkanem.

Zabudowa podmiejskich przystanków i rozjazdów różniła się znacznie stopniem wyposażenia. W wielu przypadkach towarzystwo nie zapewniało pasażerom najmniejszych wygod, nie chroniąc ich nawet przed zmianami klimatycznymi. Budowano tylko platformy drewniane wzdłuż torów, które pełniły rolę peronów. Na kolejce grójeckiej średnia odległość między przystankami wynosiła 2,8 km.

Ważnym kłopotem i trudnością nastęczało dostarczenie odpowiedniej ilości wody. Była ona konieczna tak do poruszania silników parowych lokomotyw, jak i różnych urządzeń stacyjnych. Stację Warszawa zaopatrywano z wodociągów miejskich. Na pozostałych budowano ujęcia własne. Stacje Służewiec, Piaseczno i Baniocha miały studnie z pompami ręcznymi, z których wodę odprowadzano do rezerwuarów żelaznych o objętości 1 sążnia kubicznego, czyli 4,93 m<sup>3</sup>. Na stacji w Górze Kalwarii czerpano wodę wprost ze studni.

Linia wąskotorowa do Grójca i Czerska miała stanowić ostatni odcinek kolejki wilanowskiej. Prawo do budowy jej zostało odkupione w 1901 r. przez Towarzystwo Akcyjne Linii Wąskotorowej Warszawa-Góra Kalwaria-Grójec; do budowy tego odcinka przystąpiono dopiero w 1911 r.

Trasa przechodziła przez następujące wsie i folwarki: Gołków, Głosków, Remów, Szczaki, Korzeniówkę, Kotorydz, Marylkę, Doroszyn, Prace Małe, Tarczyn, a następnie skręcała na wschód i biegła prawie równolegle do szosy krakowskiej. Pod samym Grójcem przecinała dopływy rzeczki Jeziorzki. Z Grójca (przez folwarki Krabów, Pobierowice, Czechów i Jasienice) dochodziła do cukrowni w Czersku. Tereny te były mało zurbanizowane, co wpływało na ograniczenie ilości zakrętów i łuków. Cała długość wąskotorowej kolejki Warszawa-Góra Kalwaria-Grójec wynosiła (łącznie z torami stacyjnymi i bocznkami) 83,7 km.

Budynki stacyjne były murowane w Piasecznie, Tarczynie i Grójcu; ponadto urządzono sześć przystanków (Gołków, Głosków, Szczaki, Kopana-Pawłowice, Lesznówola i Czersk). Pociągi pasażerskie osiągały maksymalną szybkość 44 km/godz. Linia została otwarta w kwietniu 1914 r.

Do 1914 r. Warszawa lewobrzeżna nie otrzymała żadnego dodatkowego połączenia kolejkami wąskotorowymi.

Na prawobrzeżnym obszarze Warszawy rozbudowano osobny system wąskotorowych kolejek dojazdowych. Budowę kolejki Jabłonna-Wawer zaczęto w kwietniu 1899 r., w listopadzie 1900 r. uruchomiono dla tymczasowego ruchu pasażerskiego odcinek od mostu żelaznego do Jabłonna. Cała linia została otwarta w styczniu 1901 r., składała się z dwóch oddzielnych odcinków. Pierwszy brał początek od stacji Wawer drogi że-

laznej nadwiślańskiej, a kończył się przy rogatce moskiewskiej. Służył on dla ruchu pasażerskiego i towarowego, gdyż przechodził obok wielu zakładów: topielni łoju, fabryki taśmy gumowej, browaru w Kaczym Dole pod Wawrem, odlewni żelaza we wsi Czapłowizna i pobliskiej cegielni oraz drugiej w Kawęczynie. Drugi — jabłonowski — zaczynał się przy rogatce petersburskiej i kończył się w osadzie Jabłonna. Obydwa odcinki linii leżały na gruntach powiatu warszawskiego i ciągnęły się wzdłuż szos brzeskiej i petersburskiej. Klamrą spinającą je był odcinek miejski, który stanowił własność prywatną. Długość linii głównej wynosiła 27,3 km, w tym odgałęzienie wawerskie 5,8 km, jabłonowskie 15,8 km, miejskie 5,7 km.

Odcinek miejski wybudowany został na gruntach magistrackich. Skarpy nasypu zabezpieczono darnią, a część biegnącą nad brzegiem Wisły pionową ścianą oporową. Odcinek ten był zatapiały w okresach podwyższonej wody na Wiśle. Na ulicy Grochowskiej tor wpuszczono w bruk jezdni, wierzch plantu pokryto balami drewnianymi. Na całej linii, na poziomie torów, znajdowało się 151 przejazdów; stanowiły one głównie wjazdy z szosy na tereny prywatnych posesji; nie posiadały żadnego zabezpieczenia z wyjątkiem tablic ostrzegawczych. Wzdłuż całej trasy głównej zainstalowano napowietrzną linię telefoniczną.

Na kolejce wawerskiej znajdowały się tylko dwie stacje: Wawer i Grochów II (zlokalizowano przed sądem gminnym) oraz trzy przystanki: Stara rogatka grochowska, Grochów I (przed garbarnią) i Gocławek. Linia jabłonowska posiadała stacje: w Wiśniewie, Jabłonie oraz Pradze Nadwiślańskiej. Oprócz wymienionych stacji znajdowały się trzy rozjazdy: Gołędzinów, Pelcowizna, Żerań oraz wybudowany w 1903 r. rozjazd w Henrykowie. Odcinek miejski posiadał jedną stację „Most” i rozjazd „Straż Ogniowa”. Od linii głównej odchodziły trzy bocznice: do stacji Praga Nadwiślańska, do fabryki „L. Spiess i Syn” oraz do fabryki towarzystwa akcyjnego „Winnica”. W 1903 r. zbudowano dwie dalsze bocznice do miejscowości letniskowych Zawady i Piłudy.

W skład każdego pociągu wchodziły dwa wagony ogrzewane i oświetlone klasy III, poruszane przez parowóz o sile 40 KM. Pociąg rozwijał maksymalną szybkość 13 km/godz. w mieście i ok. 22 km/godz. na otwartej przestrzeni.

W roku 1908 uzupełniono pierwotną ustawę, dając pozwolenie na przeprowadzenie studiów i podjęcie budowy linii w dwóch kierunkach: na północ przez Zegrze, Serock do Pułtusza i na południe przez Otwock do Karczewa.

Budowę kolei karczewskiej rozpoczęto od postawienia murowanej stacji w Wawrze. W drugiej połowie lipca 1910 r. ułożono pierwsze tory i wykonano nasyp do Otwocka. Linia do Wawra biegła równolegle do drogi żelaznej nadwiślańskiej, do wsi Kaczy Dół, gdzie znajdowała się stacja przy fabryce. Od tego punktu wskutek trudności terenowych skręcała

na południe i zataczając łuk w stosunku do torów kolei nadwiślańskiej, dochodziła do Miedzeszyna. W Miedzeszynie stację wybudowano w odległości ok. 600 m od lotniska i w takiej samej odległości od stacji kolei normalnotorowej. Następnie linia biegła w kierunku Falenicy, znów zbliżając się do torów kolei żelaznej nadwiślańskiej, za Falenicą skręcała na zachód, dochodząc do Michalina i Józefowa. Dalej przeprowadzono ją wzdłuż skraju lasów w Świdrze do Otwocka, gdzie przechodziła przez rynek przed dworcem kolejowym i dalej biegła przez lasy otwockie do pól osady Karczew.

Przed przedłużeniem trasy do Karczewa długość torów Jabłonna-Wawer łącznie z bocznikami wynosiła 38 km. Na linii znajdowały się wówczas 23 stacje, przystanki i rozjazdy, co dawało średnią odległość międzystacyjną 1,2 km. Na stacjach Wawer, Grochów II, Gołędzinów i Wiśniewo budynki stacyjne były drewniane i składały się z ogrzewanej sali pasażerskiej (poczekalni) oraz pokoju telefonisty. Na stacji Grochów II oprócz budynku pasażerskiego wzniesiono drewnianą przybudówkę, w której mieścił się pokój dla podróżnych II klasy i kuchnia przy bufecie. Na stacjach Grochów II, Gołędzinów, Pelcowizna i Wiśniewo wybudowano perony ziemne z ubitego żużla węglowego.

Najbardziej rozbudowaną stacją był Grochów II. Oprócz pomieszczeń pasażerskich znajdowały się tutaj warsztaty naprawcze, drewniana remiza na murowanym fundamencie na cztery parowozy, szopa z desek na wagony, magazyn drewniany, piwnica przeznaczona na magazyn materiałów oświetleniowych i smary oraz szopa z desek na materiały pędne. Do wszystkich tych pomieszczeń doprowadzone były tory kolejowe.

Bardzo ubogie wyposażenie posiadał miejski odcinek kolejki. Na rozjeździe „Straż Ogniowa” i na stacji „Most” znajdowały się tylko postawione wzdłuż torów drewniane platformy. Dopiero w 1903 r. wybudowano drewnianą poczekalnię przy parku Aleksandryjskim.

Odcinek marecki był drugą obok kolejki jabłonowsko-wawerskiej linią wąskotorową wybudowaną na Pradze. Stanowiła ona prywatną własność. Pierwsza jej stacja znajdowała się na Targówku przy rogatece ząbkowskiej. Dalej trakcja kolejki o łącznej długości 12 km biegła na poboczu szosy radzywińskiej przez wsie Zacisze, Drewnicę i Marki do Pustelnika. Linia ta została wybudowana w latach dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku.

Dużo wcześniej, bo już od 1883 r., znajdowała się we wsi Marki stacja drogi żelaznej nadwiślańskiej. Miała ona charakter stacji towarowej o znaczeniu lokalnym; nosiła nazwę Praga-Towarowa. Poważną rolę w transporcie kolejowym wieś Marki zawdzięczała wybudowaniu w latach 1883—1884 dużej przędzalni przez angielską firmę Briggs, Posselt i S-ka. Dodatkowa trakcja kolejki wąskotorowej dawała Markom dosyć szybkie połączenie z Pragą, głównie w transporcie pasażerskim, gdyż

w przewozach towarowych nie mogła konkurować z linią nadwiślańską. Używanie koni jako siły pociągowej wskazuje, że kolejka ta spełniała rolę tramwaju podmiejskiego i jako taka mogła dowozić pracowników z tej części Pragi oraz terenów podmiejskich między Targówkiem a Markami. Jednocześnie brak bezpośredniego połączenia kolejki z komunikacją miejską Pragi centralnej i Warszawy lewobrzeżnej wyraźnie wskazuje na lokalny charakter linii mareckiej aż do 1899 r. W tym roku właściciele jej uzyskali zezwolenie ministra komunikacji na budowę przedłużenia do miasta powiatowego Radzimina o dalsze 11 km, co łącznie stanowiło 23 km bieżących trakecji. W warunkach umowy postawiono żądanie o wprowadzeniu parowej siły pociągowej na całej długości. Tory ułożono na poboczu szosy radzyńskiej, tworząc linię jednokierunkową, wzdłuż całej trasy wybudowano połączenie telefoniczne wewnętrzne i rządowe.

Dzięki budowie drugiego odcinka bezpośrednie połączenie z Warszawą uzyskała również wieś Struga, położona przy szosie radzyńskiej. Jednocześnie budowa linii mareckiej wpłynęła na szybki rozwój przemysłu w samym Radziminie, gdzie istniały takie zakłady, jak olejarnia, cegielnia, browar, fabryka wyrobów żelaznych i fabryka mydła.

W 1910 r. wystąpiono o zezwolenie na budowę połączenia kolejki mareckiej z linią Jabłonna-Wawer, doprowadzając tę pierwszą do stacji „Most”, lecz Magistrat nie wydał zezwolenia.

\*

Transport kolejowy w omawianym okresie spełniał podstawową funkcję w zakresie przewozów pasażerskich i towarowych. Był to jedyny zorganizowany masowy transport na dużych odległościach. Taka sama funkcja przypadła wąskotorowym kolejkom dojazdowym, tylko w o wiele mniejszym zakresie. Zasięg ich nie przekraczał odległości 45 km, a jedynie odcinek do Grójca wynosił (w 1914 r.) około 80 km od Warszawy. Właściwą strefę podmiejską stanowił powiat warszawski. W jednym tylko wypadku obszar ten został przekroczony, była to kolejka grójecka, która sięgnęła do sąsiedniego powiatu grójeckiego. Brak ogólnych danych dla linii radzyńskiej, dotyczących statystyki przewozów, dysponujemy tylko porównywalnymi danymi dla wilanowskiej, grójeckiej (dla odcinka Warszawa-Góra Kalwaria) i jabłonowsko-wawerskiej. Dane statystyczne zostały zaczerpnięte ze sprawozdań towarzystw akcyjnych tych kolejek za lata 1902—1909. Trzy ostatnie lata (1910—1912) oparto o sprawozdania Towarzystwa Akcyjnego Warszawskich Dróg Żelaznych Dojazdowych za 1912 r., gdzie zamieszczone są retrospektywne tabele obrazujące wyniki eksploatacji w ostatnich trzech latach.

Okolo 50% przewozów pasażerskich dokonywała linia jabłonowsko-

-wawerska z tendencją malejącą (od 55,1% w 1902 do 43,2% w 1909 i 47,2% w 1905 r.). Na drugim miejscu znajdowała się grójecka, gdzie wskaźnik struktury wahał się między 30,7% w 1909 a 23,2% w 1905 r. Przewozy na wilanowskiej niewiele odbiegały od grójeckiej. Średnie wskaźniki dla omawianego okresu 1902—1912 wynoszą 22,3% dla linii wilanowskiej, 26,4% dla grójeckiej oraz 51,3% dla jabłonowsko-wawerskiej.

Na podstawie analizy szczegółowej ruchu pasażerskiego na każdej z rozpatrywanych kolejek obserwujemy specyfikę i prawidłowości w tej kategorii przewozów. Przede wszystkim na wszystkich trasach istniał podział na klasy. Jednakże wszystkie klasy, tzn. od I do IV, występowały tylko na grójeckiej. Oprócz tego wyróżniano następujące kategorie przewozu pasażerów: dzieci we wszystkich klasach, abonamenty pracownicze (bilety ulgowe pracownicze od 1906 r.) i wojsko.

Na linii wilanowskiej brak było klasy I, a klasę IV wprowadzono dopiero w 1909 r. Podstawową kategorię pasażerów stanowili ludzie jeżdżący klasą III — od 3/4 do 2/3 ogółem przewiezionych pasażerów. W liczbach bezwzględnych ilość przewiezionych ludzi w tej klasie wahała się od 285,6 tys. do 612,9 tys. Malejącą grupę stanowili pasażerowie klasy II w stosunku względnym do innych kategorii przewozów (od 14,6% w 1902 do 3,3% w 1907 i 5,2% w 1912 r., co odpowiada 38,2 tys., 18,5 do 44,8 tys. osób). Przewozy dzieci kształtowały się przez cały czas mniej więcej na tym samym poziomie. Jedynie wzrastającą grupę stanowili pasażerowie jeżdżący z pracowniczymi biletami ulgowymi. Przy ogólnie stale wzrastającej dynamice przewozów pasażerów dochodzącej do 343,1% w roku 1912 w kategorii pracowniczych biletów ulgowych wynosiła ona 498,1%, czyli wzrosła prawie pięciokrotnie w porównaniu z rokiem 1906 (przy wyliczeniu tego wskaźnika za podstawę przyjęto rok 1906, gdyż ustawa regulująca sprzedaż biletów ulgowych wprowadzała zupełnie nową, nieporównywalną z dotychczas obowiązującymi kategorię przewozów).

Jak podano wyżej, tylko linia grójecka posiadała wszystkie kategorie przewozów pasażerskich. Nawet przy tak dużym rozbiću, bo aż na siedem grup, pasażerowie III klasy w omawianym okresie stanowili średnio 61,6%, na drugim miejscu znaleźli się pasażerowie IV klasy — 17,3% oraz korzystający z biletów ulgowych — 9,7%. Łącznie te trzy kategorie obejmowały średnio 88,6%, czyli ponad 4/5 wszystkich przewozów pasażerskich. W liczbach bezwzględnych wyglądało to następująco (podajemy średnią dla 11 lat): ogółem — 654,3 tys., w tym klasa III — 404,0 tys., klasa IV — 111,4 tys. oraz na abonamenty pracownicze 63,7 tys. W tych trzech kategoriach transportu przewieziono średnio 589,1 tys. osób. Jest to o tyle istotne, że w tych kategoriach transportu pasażerskiego można się dopatrywać pracowników stale dojeżdżających do pracy do Warszawy bądź też do zakładów przemysłowych rozmieszczonych wzdłuż linii. Był

to główny element funkcji społeczno-gospodarczej kolejek dojazdowych w zakresie transportu pasażerskiego.

Porównując wskaźniki struktury przewozów z dynamiką na tej samej trasie, można stwierdzić, że przewóz kategorii pasażerów, które wskazywaliśmy poprzednio, reprezentuje najwyższe wskaźniki wzrostu. Dotyczy to przede wszystkim pracowników posługujących się biletami ulgowymi. Wskaźnik dynamiki przewozów tej grupy ludzi dla roku 1912 wynosił aż 2370‰. Jest to najwyższy wskaźnik, jaki został uzyskany na wszystkich trzech kolejkach.

Na linii grójeckiej przyrost przewozów pasażerów ogółem wyniósł tylko 279,4‰ i był niższy niż na wilanowskiej. Średnia 9,7‰ sprzedanych biletów ulgowych nie mogła zdecydowanie wpłynąć na zawyżenie ogólnego wskaźnika wzrostu przewozów pasażerskich. Przy kształtowaniu się tego wskaźnika decydujące znaczenie miały przewozy klasą III, gdzie ilość pasażerów w kulminacyjnym momencie roku 1912 była blisko czterokrotnie większa od ilości jadących z biletami ulgowymi (w liczbach bezwzględnych odpowiednio — 662,2 tys. do 168,1 tys.). W tym wypadku wskaźnik wzrostu pasażerów klasy III nie był wiele niższy (272,3‰) niż ogółu przejazdów. Daleko odbiegała od średniej normy dynamika przewozów dzieci. Wskaźnik wzrostu w tej kategorii wynosił aż 432,6‰, czyli wzrósł ponad czterokrotnie. Przewyższa on znacznie wskaźnik dynamiki przyrostu przewozów w klasie I i II. W grę nie wchodziły tu prawdopodobnie wyjazdy na letniska, lecz stałe dojazdy młodzieży w wieku szkolnym do Warszawy.

Jak już wskazywaliśmy, pasażerowie klasy I i II stanowili znikomy procent ogółu pasażerów — łącznie 6,1‰. Również dynamika przewozów w tych klasach potwierdza powyższe dane. Dla klasy I wskaźnik ten był malejący — 70,8‰ w roku 1902 (odpowiednio 3,4 tys. do 2,4 tys. ludzi), jedynie dla klasy II wzrastający, lecz niewiele odbiegał od wskaźnika ogółem — z 17,1 tys. do 50,0 tys. osób.

Kategorie przewozów pasażerskich na linii Jabłonna-Wawer były prawie identyczne jak na wilanowskiej, tzn. klasa II i III, dzieci i pasażerowie z biletami ulgowymi. Pod względem ilości przewiezionych pasażerów kolejka ta zajmowała pierwsze miejsce. Liczby bezwzględne ważyły się od 999,3 tys. w 1903 do 1731,8 tys. osób w 1912 r., przy średniej 1255,1 tys. Struktura przewozów odbiegała jednak od analogicznej na pozostałych dwóch trasach. Podstawową grupę stanowili tu również pasażerowie klasy III — średnio 83,1‰ (w roku 1904 aż 90,1‰). Zupełnie zanikającą grupę stanowili pasażerowie klasy II — 0,5‰, na drugim miejscu znalazły się dzieci — średnio 8,7‰, a na trzecim pasażerowie z biletami ulgowymi — 7,7‰. Przyjmując taką samą zasadę analizy jak przy linii grójeckiej, można powiedzieć, że pasażerowie III klasy i posługujący się abonamentem pracowniczym stanowili średnio 90,2‰, czyli więcej niż na pozostałych dwóch liniach. W liczbach bezwzględnych sto-

sunek ten wyrażał się średnio 1053,9 tys. klasy III i 98,2 tys. pasażerów jeżdżących na bilety ulgowe do 1264,9 tys. ogółem.

Dynamika przewozów pasażerskich na tej linii była mniejsza niż na pozostałych, gdyż maksymalna w 1912 r. wynosiła tylko 174,3‰. Biorąc pod uwagę, że na tej trasie przewożono ogółem ponad 50,0‰ pasażerów wszystkich linii, stwierdzić można, iż kolejka ta cieszyła się największą stabilnością. Jedynie przewozy pasażerów z ulgowymi biletami pracowniczymi wzrosły do 832,7‰, ale wzrost ten był mniejszy niż na kolejce grójeckiej, co nie świadczy o mniejszym przyroście ilościowym. W 1912 r. na linii grójeckiej — 168,1 tys. osób, a na wawersko-jabłonowskiej — 268,8 tys.

Najbardziej dynamiczny rozwój przewozów pasażerskich występował na kolejce wilanowskiej, następnie grójeckiej, a najniższy na jabłonowsko-wawerskiej. Jednocześnie stałym bez żadnych wahań wzrostem przewozów pasażerów charakteryzowała się tylko linia wilanowska.

T a b l. 22. Przewozy pasażerów przez warszawskie kolejki dojazdowe  
w latach 1902—1912  
(tys. osób)

Lata	Wilanowska		Grójecka		Jabłonna—Wawer		Razem	
	Ogółem	%	Ogółem	%	Ogółem	%	Ogółem	%
1902	263,8	42,0	362,3	57,9	—	—	626,1	100,0
1903	352,8	24,2	465,3	25,7	999,1	51,1	1817,4	100,0
1904	359,8	18,6	464,0	24,6	1 073,5	56,8	1 897,3	100,0
1905	384,2	19,4	445,9	23,2	1 108,7	57,4	1 938,8	100,0
1906	461,3	21,0	552,6	25,1	1 189,7	53,9	2 203,6	100,0
1907	487,7	21,2	645,6	28,4	1 154,2	50,4	2 287,5	100,0
1908	568,1	23,3	676,6	28,1	1 171,3	48,6	2 416,0	100,0
1909	651,2	26,1	774,1	30,7	1 095,1	43,2	2 503,4	100,0
1910	731,0	25,4	835,8	28,8	1 337,6	45,8	2 904,4	100,0
1911	879,3	24,9	953,7	27,2	1 689,6	47,9	3 522,6	100,0
1912	904,5	24,9	1 020,2	27,9	1 731,8	47,2	3 656,5	100,0
śred- nio	549,4	22,3	654,2	26,4	1 255,1	51,3	2 459,8	100,0

Z r ó d ł o: Sprawozdania zarządów towarzystw akcyjnych kolejek wąskotorowych dojazdowych — wilanowskiej za lata 1902—1906, 1908, 1910, grójeckiej za lata 1902—1910 i jabłonowsko-wawerskiej za lata 1903—1905, 1907, 1910; Sprawozdanie Warszawskiego Towarzystwa Kolejek Dojazdowych za rok 1912.

W wyniku powyższej analizy można stwierdzić, że:

po pierwsze — w przewozach pasażerskich najpoważniejszą rolę odgrywała kolejka jabłonowsko-wawerska (51,3‰), gdyż pozostałe dwie linie przewoziły łącznie prawie tyle samo pasażerów (grójecka — 26,4‰, a wilanowska — 22,3‰). Na tę sytuację szczególny wpływ miał odcinek miejski linii jabłonowsko-wawerskiej, który na Pradze spełniał funkcję tramwaju;



odcinek ten nadawał jej odmienny charakter niż pozostałym liniom podmiejskim;

po drugie — wskaźnik dynamiki przewozów pasażerów w 1912 r. układał się następująco: na pierwszym miejscu znalazła się kolejka wilanowska — 343,1‰, a następnie grójecka — 279,0‰ i jabłonowsko-wawerska — 174,3‰. Rzeczą charakterystyczną było, że dynamika wzrostu przewozów pasażerów układała się odwrotnie do ilości wyrażanej w liczbach bezwzględnych (zob. tabl. 22). Rozpiętość ta była istotna i wskazywała na poważny zastój na kolejce jabłonowskiej, stąd próby ożywienia i uatrakcyjnienia ruchu przez budowę połączenia od 1909 r. z Otwockiem i Karczewiem, a także z linią radzymską;

po trzecie — analiza ruchu pasażerskiego na kolejkach dojazdowych według kategorii przewozów wskazuje na poważną funkcję społeczną tej formy komunikacji. Na wszystkich trzech trasach decydujące znaczenie miały przewozy pasażerów klasy III i z biletami pracowniczymi (wilanowska — 84,8‰, grójecka — 93,6‰ oraz jabłonowsko-wawerska — 90,8‰). Przy tej strukturze przewozów w zasadzie kolejki te nie spełniały funkcji świątecznych wyjazdów pod Warszawę, lecz stanowiły podstawowy środek komunikacji dla pracowników zatrudnionych w mieście.

\*

Drugą funkcję transportu kolejowego stanowiły przewozy towarów, które podobnie jak przewozy pasażerskie były jedynym zorganizowanym środkiem transportu. Kolejki dojazdowe spełniały tutaj bardzo istotną rolę. Trakcję szynową można było doprowadzić bezpośrednio do każdego większego zakładu przemysłowego. Np. na linii grójeckiej kolejka dochodziła pod sam piec cegielni. Wypalone cegły przeładowywano prosto z rusztów na wagoniki boczniczy fabrycznej.

Strukturę przewozów towarów na kolejkach dojazdowych prezentuje tabl. 23. Z zestawienia tego wynika, że pierwsze miejsce pod względem ilości przewozów zajmowała linia grójecka, na której wskaźnik strukturalny wynosił w 1912 r. 57,5‰, przy średniej dla całego okresu 45,8‰. Niewiele w tym względzie ustępowały przewozy na kolejce wilanowskiej, która osiągnęła w omawianym okresie średnią przewozu 45,2‰. Rzeczą charakterystyczną, że w latach 1905—1909 przewożono na niej więcej, z tym że ogólna tendencja rozwoju przewozów towarów była odwrotna: na wilanowskiej malejąca, na grójeckiej wzrastająca. Od wskaźników ilościowych tych dwóch tras daleko odbiega wskaźnik przewozu kolejką jabłonowsko-wawerską: średnia przewozów wynosiła tu dla analizowanego dziesięciolecia tylko 9,1‰ wszystkich przewozów na kolejkach dojazdowych, z ogólną tendencją malejącą od 1906 r. Jeszcze raz zostaje podkreślona rola jej jako linii w głównej mierze pasażerskiej.

Szczegółowa analiza przewozów towarów na kolejkach dojazdowych obejmowała 9 grup asortymentowych. Nie wszystkie z nich występowały jednocześnie na jednej linii.

Kolejka wilanowska przewoziła w omawianym okresie 6 grup asortymentowych: cegłę, papier, węgiel, materiały budowlane, zboże i „różne”. W przewozach tych poważną część stanowiła grupa „różne”. Wskaźnik strukturalny tej grupy wahał się w granicach od 10,1% w 1902 do 42,2% w 1904 r. Średnio wynosił 21,8%, czyli ponad 1/5 wszystkich przewozów. Na pierwszym miejscu znajdowała się cegła — średnio 39,2%, na drugim zaś węgiel z koksem — średnio 32,3%. Te trzy grupy stanowiły łącznie 93,3% wszystkich przewożonych towarów. W liczbach bezwzględnych stanowiły one 93 130 tys. ton na 99 825 tys. ton w ogóle przewiezionych. Można stwierdzić, że węgiel i koks były dostarczane z Warszawy podmiejskim ośrodkiem przemysłowym. Ze stanu uprzemysłowienia osiedli wzdłuż linii można wnioskować, że głównym odbiorcą tej grupy towarów była Mirkowska Fabryka Papieru w Jeziornie.

W tym też celu wybudowano bezpośrednie połączenie ze stacją towarową kolei warszawsko-wiedeńskiej. Pozostałe grupy towarów raczej przywożono do Warszawy. Na linii wilanowskiej specyficznym towarem był papier pochodzący z Mirkowskiej Fabryki Papieru. Transport jego wynosił średnio 5,7%, osiągając w roku 1906 najwyższy wskaźnik — 9,2%, co odpowiadało średniej produkcji 5689 tys. ton.

Wskaźniki dynamiki wskazują, że przewozy wszystkich towarów wzrosły ogółem do 169,0% (z 80 628,9 tys. ton w 1902 do 136 255,4 tys. ton w 1912 r.).

Wyjątkowo dużą dynamikę wykazywała grupa „różne”. Wskaźnik wzrostu w tym wypadku doszedł do 316,3% (w liczbach bezwzględnych z 8160,2 tys. ton do 25 808,3 tys. ton), czyli wzrósł ponad trzykrotnie.

Przewozy na linii grójeckiej obejmowały właściwie te same grupy towarów co na wilanowskiej. Zasadnicza różnica w stosunku do kolejki wilanowskiej wyrażała się niskim średnim wskaźnikiem przewozu grupy „różne”, bo wynoszącym tylko 5,1% (5136,8 tys. ton), oraz w dominujących przewozach cegły, których średni wskaźnik wynosił 83,6% (84 614,9 tys. ton na średnio 101 172,9 tys. ton przewiezionych towarów), czyli 3/4 przewożonych towarów. Rzecz charakterystyczna, że na linii tej znacznie dalsze miejsce zajmowały przewozy węgla — 7,4%. Biorąc pod uwagę, że przy tej trasie znajdowało się znacznie więcej zakładów przemysłowych niż przy pozostałych, chociażby cegielni, tak niski wskaźnik przewozu węgla wskazuje na bardzo słabo rozwiniętą technikę tego przemysłu, którego materiałem napędowym był prawdopodobnie miejscowy torf i drzewo.

Dynamika wzrostu przewozów towarowych na linii grójeckiej była wyższa niż na wilanowskiej i dochodziła do 227,4% (224 843,3 tys. ton), mimo że między rokiem 1903 a 1909 nie osiągnęła poziomu z roku 1902.

Na ten ogólny wskaźnik rzutowały przede wszystkim przewozy cegły. Malejącą tendencję wykazywały przewozy materiałów budowlanych — 45,8% (2542,2 tys. ton w 1902 do 1164,6 tys. ton w 1912 r.). Największą dynamikę przewozu wykazywała grupa „różne”.

Na linii Jabłonna-Wawer nie obserwujemy nowych grup towarów, zaś struktura asortymentowa odbiegała w zasadniczy sposób od dotychczas spotykanych. Grupa towarów „różne” była najliczniej reprezentowana, sięgała średnio aż 51,5% (z 11 274,7 tys. ton do 21 887,0 tys. ton wszystkich towarów). Grupa ta, z wyjątkiem trzech ostatnich lat, przekroczyła połowę przewozów w latach 1903—1909, zaś w 1907 r. osiągnęła aż 65,2% (13 965,6 tys. ton), czyli stanowiła 2/3 wszystkich przewozów towarów. Porównanie tych danych z danymi dotyczącymi dynamiki przewozów (zresztą dość niskiej, bo wynoszącej w 1912 r. tylko 178,8%) wskazuje na ustabilizowane miejsce tej grupy. Porównując dalej grupę „różne” z przewozami towarów tego asortymentu na pozostałych liniach — wilanowskiej i grójeckiej, można przypuszczać, że towary tworzące ją stanowiły produkt rozproszonych warsztatów rzemieślniczych bądź małych, lecz licznych fabryczek. Wskazuje na to występująca tendencja, na podstawie której możemy stwierdzić, iż towary te odgrywały większą rolę w strukturze przewozów tych kolejek, które przebiegały na terenach więcej i wcześniej zurbanizowanych. Właśnie na tych liniach dynamika przewozów tej grupy towarów była niska. Na grójeckiej ilościowo grupa ta stanowiła znikomą część (5,1%), lecz dynamika jej wzrostu była bardzo wysoka. Można przypuszczać, że właśnie budowa na tym terenie kolejki dojazdowej wzmogła industrializację dotychczas słabo uprzemysłowionych terenów.

W przewozach na linii Jabłonna—Wawer na drugim miejscu znajdowały się przewozy węgla i torfu (średnio 27,7%, czyli 6558,3 tys. ton), a na trzecim cegła (średnio 14,3%, czyli 3125,5 tys. ton).

Hierarchizując dynamikę przewozów można stwierdzić, że w 1912 r. najwyższą osiągnęła linia Jabłonna—Wawer — 240,6%, dalej grójecka — 226,7% i wilanowska — 169,0%.

Z dziewięciu grup asortymentowych, jakie wyodrębniono w sprawozdaniach towarzystw akcyjnych, cztery, tzn. cegła, węgiel z torfem bądź z koksem, zboże i produkty rolne oraz materiały budowlane (poza cegłą), występowały w przewozach wszystkich kolejek.

Reasumując można stwierdzić, że przewozy towarów na tych kolejkach miały zróżnicowany charakter. Na linii grójeckiej i wilanowskiej spełniały podstawową rolę w transporcie kolejowym. Linia Jabłonna—Wawer była głównie nastawiona na transport pasażerski, a przewozy towarów miały raczej drugoplanowe znaczenie. Kierunki budowy tras dojazdowych nie były w zasadzie uzależnione od istniejącego w rejonie podwarszawskim przemysłu bądź rzemiosła. Dopiero budowa i uruchomienie kolejek dojazdowych wpływały dodatnio na rozwój tych tere-

Tabl. 23. Przewozy towarów przez warszawskie kolejki dojazdowe  
w latach 1902—1912  
(tys. ton)

Lata	Wilanowska		Grójecka		Jabłonna—Wawer		Razem	
	Ogółem	%	Ogółem	%	Ogółem	%	Ogółem	%
1902	80 628,9	44,9	98 891,0	55,1	—	—	179 519,1	100,0
1903	93 076,1	45,9	97 838,5	48,2	12 059,0	5,9	202 969,5	100,0
1904	138 782,8	61,3	65 484,9	28,9	22 060,6	9,7	226 329,0	100,0
1905	82 784,5	51,4	56 475,0	35,0	21 911,5	13,6	161 171,0	100,0
1906	60 193,2	47,7	40 756,7	32,3	25 230,1	20,0	126 180,1	100,0
1907	67 605,2	47,7	53 036,8	37,4	21 182,6	14,9	141 824,6	100,0
1908	92 976,2	53,9	57 518,4	33,4	21 908,2	12,7	172 402,8	100,0
1909	103 423,3	48,5	86 357,0	40,2	23 459,4	11,0	213 239,8	100,0
1910	115 295,5	41,0	147 256,2	52,4	18 478,3	6,6	281 030,0	100,0
1911	127 004,0	37,9	184 432,2	55,0	23 952,5	7,1	335 388,7	100,0
1912	136 263,8	34,8	224 843,3	57,5	30 134,3	7,1	391 231,8	100,0
śred- nio	99 820,3	45,2	101 171,5	45,8	20 034,2	9,1	221 026,1	100,0

Z r ó d ł o : Sprawozdania zarządów towarzystw akcyjnych kolejek wąskotorowych do-  
jazdowych — wilanowskiej za lata 1902—1906, 1908, 1910, grójeckiej za lata 1902—1906, 1910 i ja-  
błonowsko-wawerskiej 1903, 1905, 1907, 1910; Sprawozdanie Warszawskiego Towarzystwa Kolejek  
Dojazdowych za rok 1912.

nów. Wyjątek stanowiła Mirkowska Fabryka Papieru w Jeziornie i prze-  
dzialnia Briggsa, Posselta i S-ki w Markach. Stąd tak duży wskaźnik  
w przewozach węgla i koksu na linii wilanowskiej.

Pozostałe miejscowości posiadały drobny rozproszony przemysł raczej  
na pograniczu rzemiosła. Niewątpliwie te tereny podmiejskie stanowiły  
poważne zaplecze materiałów budowlanych, a szczególnie cegły, o czym  
świadczyła jej rola w strukturze przewozów.



## MIASTO JAKO OBSZAR PRODUKCYJNY

*Witold Pruss*

### **Rozwój i struktura przemysłu warszawskiego**

W pierwszej połowie XIX wieku w gospodarce miasta wykształciły się cechy trwale obszaru produkcyjnego oparte na tradycji manufaktury i rzemiosła cechowego; zdecydowały one o charakterze przemysłu rozwijającego się w drugiej połowie stulecia.

Istotne przeobrażenia w strukturze przemysłu Warszawy i Królestwa Polskiego wywołane były kolejnymi fazami przewrotu przemysłowego w podstawowych gałęziach. Stopniowo obok rękodzielniczego systemu wytwórczości zaczęto w największych zakładach Warszawy stosować maszyny importowane z Anglii szlakiem Wisły. W pierwszym trzydziestoleciu XIX wieku miasto wyprzedzało wszystkie inne ośrodki przemysłu manufakturowego na centralnych ziemiach polskich.

#### Fazy rozwoju przemysłu warszawskiego

Rozwój przemysłu fabrycznego Warszawy nastąpił od połowy XIX wieku pod wpływem zespołu ekonomicznych czynników wewnętrznych i zewnętrznych.

Pośród wewnętrznych najważniejsze wynikały z rozwoju stosunków rynkowych, gdyż Warszawa stanowiła największy organizm miejski o rozwiniętych funkcjach produkcyjnych i handlowych oraz przekształcała się na centrum pośrednictwa w wymianie handlowej pomiędzy regionami Królestwa w miarę rozwoju kolejowych szlaków komunikacji dalekobieżnej.

Geograficzne położenie miasta okazało się w dobie industrializacji bardzo korzystne. Oddalone wprawdzie od zagłębi węglowych i obszarów bogatych w inne minerały wykształciło ono wybitnie przetwórczy profil swego przemysłu. Warszawa wykorzystała (choć nie w pełni skutecz-

nie) swe centralne pozycje na skrzyżowaniu dróg komunikacyjnych. W związku z postępującą specjalizacją produkcji ukształtowała się (w latach sześćdziesiątych XIX wieku) struktura wielogałęziowa przemysłu.

Do czynników wewnętrznych należały m.in. wzrost ludności miasta (skutki reformy 1864 r.) oraz postępująca chłonność rynku krajowego warunkowana czynszowaniem wsi. Rozwijający się przemysł, zwłaszcza od lat sześćdziesiątych, wymagał także odpowiedniego zabezpieczenia i zaplecza finansowego. Wraz z rozwojem przemysłu kapitalistycznego powstała konieczność organizacji dużych instytucji kredytowych. W 1870 r. został otwarty Bank Handlowy w formie spółki akcyjnej. W 1871 r. powstał Bank Dyskontowy. Rozwijający się system bankowo-kredytowy wspierał szereg przedsięwzięć. Przemysłowcy warszawscy korzystali także z kredytów w domach bankowych i bankach zagranicznych.

Z czynników zewnętrznych najważniejsze wynikały ze zniesienia granicy celnej pomiędzy Królestwem Polskim a cesarstwem (1850 r.), z rozbudowy systemu dalekobieżnej komunikacji kolejowej, obejmującej swoją siecią całe imperium, ułatwiającej i przyspieszającej zbyt wzrastającej masy towarowej; Warszawa stała się ogniwem wymiany między Cesarstwem Rosyjskim a państwami zachodniej Europy.

Fazy rozwoju przemysłowego Warszawy charakteryzują trzy okresy synchronizowane z zasadniczymi cyklami kapitalistycznej industrializacji w Królestwie Polskim.

Pierwszy okres zamyka się w latach 1866—1886 i stanowi w początkowym dziesięcioleciu kontynuację poprzedniego. Skutki reformy uwłaszczeniowej oddziaływały na przemysł w pełni dopiero po 1870 r. W następnych latach (1877—1886) silnie wystąpiła faza przewrotu technicznego. W przemyśle ciężkim oddziaływało to na uruchomienie Stalowni Warszawskiej czynnej w latach 1879—1889. W tym okresie ujawniła się w całej pełni dualistyczna tendencja w przemyśle miasta, wyrażająca się we wzroście spożywczego i metalowego, które zdobyły sobie absolutną przewagę w strukturze gałęziowej.

Okres drugi, obejmujący lata 1887—1899, charakteryzował się coraz wyraźniejszą przewagą czynników zewnętrznych: w końcu lat dziewięćdziesiątych nastąpił kulminacyjny moment w rozwoju przemysłu metalowego, którego produkcja została w dużej mierze skierowana na rynki rosyjskie, a także i lokalny. Spowodowało to jeszcze większe dysproporcje między dynamiką rozwoju gałęzi metalowej a pozostałymi. Produkcja spożywczego po przejściowym spadku wykazała od roku 1894 ponowne ożywienie spowodowane wysoką koniunkturą w przemyśle i rolnictwie na ziemiach Królestwa Polskiego.

Przemysł warszawski wzbogacił się o nowe branże w gałęziach chemicznej i drzewnej, zwłaszcza wytwórczość konfekcyjna wykazywała silne tendencje rozwoju w związku z zapotrzebowaniem na rynku we-



wnętrznym, a także i rosyjskim. Przemysł warszawski osiągnął szczytowy punkt swej koniunktury w końcu XIX stulecia, ale już na przełomie 1899/1900 zaznaczył się kolejny kryzys.

Trzeci okres wyznaczają lata 1900—1914; rzutowały nań przemiany rynku europejskiego. W Królestwie i cesarstwie dodatkowym ważnym czynnikiem określającym jego fluktuację były wydarzenia polityczne z ich społeczno-gospodarczymi skutkami. Kolejne gałęzie przemysłu różnie reagowały na skutki wojny rosyjsko-japońskiej w 1904 r. i wydarzeń związanych z rewolucją 1905 r.; skutki te uzależnione były także od aktualnego stanu danej gałęzi przemysłowej czy jej branży w dużych centrach gospodarczych imperium. Rok 1908 dość dotkliwy dla przemysłu metalowego nie spowodował zbyt wielkich zmian globalnych wartości całej produkcji, co było wynikiem niwelacji i wyrównywania mogących powstać ubytków przez ożywienie w innych gałęziach. Ostatnie lata (1910—1914) cechował duży wzrost zatrudnienia i wartości produkcji we wszystkich gałęziach. Koniunktura militarna poprzedzająca wybuch I wojny światowej odbiła się na ożywieniu przemysłu metalowego, co ponownie, jak i w końcu lat dziewięćdziesiątych, utrwaliło jego dominację wobec innych gałęzi warszawskiej wytwórczości.

Tabl. 24. Liczba fabryk warszawskich założonych do 1864/65 i w latach 1864/65—1914 (według klas wielkości)

Klasy wielkości wg zatrudnienia robotników	Zakłady założone do 1864/65		Zakłady założone w okresie 1866—1914	
	ilość	%	ilość	%
6— 15 drobne	24	22,0	418	38,8
16— 50 małe	35	33,0	388	36,1
51—100 średnie	20	18,8	153	14,2
100—500 duże	21	19,8	104	9,7
501— wielkie	6	5,9	13	1,2
Razem	106	100,0	1076	100,0

Źródło: A. R. Sroka, *Przemysł i handel Królestwa Polskiego*, Warszawa 1914; D.P. Kandaurow, *Fabrizno-zawodskaja priedprijatija Rossijskoj Imperii*, Piotrograd 1914.

Podstawę do wniosków stanowią informacje o roku założenia zakładu ustalone w oparciu o wiadomości z wymienionych wyżej opracowań A.R. Sroki i D.P. Kandaurowa. Dane nie dotyczą wszystkich zarejestrowanych w obu źródłach fabryk. Na ogólną liczbę 1687 fabryk w 1913 r. daty powstania udało się ustalić dla 1182. Punktem wyjścia jest stan wielkościowy fabryk w okresie 1900—1914. Interesuje więc kwestia, kiedy powstał konkretny zakład, który w tych latach osiągnął rozmiary: wielkiego powyżej 500 rob., dużego 101—500 rob., średniego 51—100 rob., małego 16—50 rob. i drobnego 6—15 rob.

Z tabeli wynika, że największy procent stanowiły zakłady drobne i małe zarówno w okresie przedkapitalistycznym, jak i w latach przemian wielkokapitalistycznych; w skali ilościowej przeważały dwie pierwsze grupy. Pod względem ekonomicznym dominowała grupa zakładów dużych i wielkich: po roku 1864 powstało ich 117, stanowiły one 10,9%, gdy w okresie przed 1864 było ich tylko 27, lecz stanowiły 25,4%. Wynika z tego, że największe tylko zakłady istniejące na przełomie XIX i XX wieku utrzymywały swe pozycje na mocnych podstawach, jakie zdobyły sobie w pierwszej fazie industrializacji w Warszawie. W grupie 13 wielkich zakładów powstałych w okresie 1866—1914 osiem reprezentowało przemysł metalowy.

T a b l. 25. Etapy powstawania fabryk warszawskich  
(według klas wielkości)

Lata	6—15 robotników		16—50 robotników		51—100 robotników		101—500 robotników		powyżej 500 robotników	
	ilość	%	ilość	%	ilość	%	ilość	%	ilość	%
1866—1886	89	21,3	121	31,2	37	24,2	41	39,4	7	53,8
1887—1899	127	30,3	144	37,1	62	40,5	36	34,7	6	46,2
1900—1914	202	48,4	123	31,7	54	35,3	27	25,9	—	—
Razem	418	100,0	388	100,0	153	100,0	104	100,0	13	100,0
do 1864/ /1865	24	5,4	35	8,2	20	11,6	21	16,8	6	31,6
1866—1914	418	94,6	388	91,8	153	88,4	104	83,2	13	68,4
Razem	442	100,0	423	100,0	173	100,0	125	100,0	19	100,0

Z r ó d ł o: A. R. Sroka, *Przemysł i handel...*; D. P. Kandaurow, *Fabryczno-zawodskaja...*

Tabela pozwala na uchwycenie tendencji powstawania zakładów i fabryk w omawianych latach i w pięciu kategoriach wielkościowych.

Okres pierwszy (1866—1886), wyrażający się w odsetkach dla poszczególnych klas wielkości liczbami 21,3%, 31,2%, 24,2% i 53,8%, był wewnątrznie zróżnicowany. Przesilenie w latach 70-ych odbiło się na akcji założycielskiej (przyjmując 1870 = 100); okazało się, iż do połowy lat 70-ych XIX stulecia odsetki dla kolejnych klas wielkości wynosiły 5,2%, 7,5%, 9,6%, a tylko dla zakładów wielkich 46,1%, podczas gdy drugie dziesięciolecie charakteryzujące się wzmocnionym tempem rozwoju przemysłu metalowego odpowiadało odsetkom 16,2%, 23,7%, 15,7%, 29,8% i 7,7%.

Okres drugi (1887—1899) wykazywał największe ożywienie po 1894 r.

w związku z pojawieniem się wysokiej koniunktury w przemyśle przetwórczym. Wtedy to powstało najwięcej dużych zakładów oraz trzy wielkie, przy jednoczesnym wzroście liczby w klasie średnich i małych 22,7% i 13,1%. Ogólnie można stwierdzić, iż omawiany okres w porównaniu z latami 1866—1886 charakteryzował się nasileniem akcji założycielskiej, powstawaniem zakładów dużych przy nieco większym ożywieniu w zakładaniu fabryk małych i średnich.

Początek XX stulecia (1900—1914) cechuje w przemyśle warszawskim gwałtowna tendencja powstawania drobnych i małych zakładów fabrycznych, które pracowały na potrzeby rynku lokalnego, tym samym musiały sprostać miejscowemu popytowi, podczas gdy wielkie fabryki wiązały swe rynki zbytu coraz mocniej z obszarem Rosji. Ogólna koniunktura stwarzała więc duże zapotrzebowanie na ten typ zakładu fabrycznego.

Do 1907 r. powstało w Warszawie 139 zakładów drobnych, tj. 33,2% ogólnej liczby założonych w trzecim okresie, zaś małych — 91, co stanowiło 23,4%. W ostatnich latach przed pierwszą wojną światową nowe zakłady drobne i małe stanowiły 48,4% i 31,7% wszystkich, jakie powstały w całym omawianym półwieczu. Równie aktywnie postępował proces zakładania fabryk średnich, ale i tutaj punkt ciężkości przesunął się na okres do 1907 r. (24,2%). Po roku 1907 ruch założycielski pomału zanikał, zwłaszcza w grupie zakładów średnich i dużych.

Ogólna koniunktura znajdowała odbicie nie tyle w powstawaniu nowych fabryk, co powiększaniu już istniejących. Znamienne, że w charakteryzowanym trzecim etapie nie powstał żaden zakład wielki, ale istniejące w tej kategorii zwiększały swe rozmiary. Wnioski powyższe nie byłyby pełne, gdyby jeszcze nie prześledzić tego zjawiska w odniesieniu do poszczególnych gałęzi przemysłu.

W gałęzi metalowej w grupie zakładów drobnych najwięcej powstawało w latach 1901—1913. Tendencja ta była typowa dla wszystkich gałęzi.

Podane wyżej odsetki dla włókiennictwa i gałęzi chemicznej oraz przemysłu poligraficznego świadczą, iż potrafiły one zachować do początku XX stulecia tylko nieliczne zakłady tej wielkości. Podobna tendencja wystąpiła także wśród fabryk małych.

Porównanie okresów powstawania fabryk metalowych z innymi zakładami, zwłaszcza zaś po roku 1894, pozwala stwierdzić, że o dynamicznej akcji założycielskiej w tym okresie decydowały branże metalowe, podczas gdy największe tempo dla włókiennictwa, przemysłu konfekcyjnego czy spożywczego przypadało na schyłek lat osiemdziesiątych lub przełom XIX i XX w. To potwierdzałoby tezę o pogłębieniu się dysproporcji między przemysłem metalowym a innymi gałęziami. Jedynie w gałęzi metalowej i spożywczej obserwuje się jeszcze w ostatnim okresie tendencję do powstawania zakładów dużych. Warto jeszcze zazna-

czyć, iż oprócz trzynastu zakładów zatrudniających powyżej 500 robotników, założonych po 1864 r., sześć z gałęzi metalowej i spożywczej powstało w latach 30—50-ych XIX wieku. One to właśnie przeszły ciekawą i charakterystyczną ewolucję od niewielkiego zakładu niekiedy typu półfabrycznego, zatrudniającego 16—50 robotników, do wielokapitalistycznej fabryki. Jest jednak kwestią interesującą, że do końca omawianego okresu przetrwały z połowy XIX wieku zakłady drobne (było ich 24), małe (35) oraz średnie (20). Uwzględniając, iż w omawianym okresie następowały przesunięcia między klasami wielkościami, można stwierdzić istnienie przez cały okres XIX i XX stulecia niewielkich, lecz stabilnych zakładów przetwórczych, których zapewne realne podstawy ekonomiczno-handlowe pozwoliły rozwijać działalność produkcyjną w ramach nie zmieniającej się wielkości co do zatrudnienia, a także i wartości produkcji.

Przeprowadzona powyżej analiza kolejnych etapów powstawania zakładów przemysłowych pozwala na sformułowanie następujących wniosków: w skali globalnej największe tempo w akcji założycielskiej wykazywał przemysł metalowy, zwłaszcza w końcu XIX wieku; na początku XX wieku nastąpiło pewne zahamowanie, podczas gdy natężenie w tym kierunku ujawniło się w innych nowoczesnych gałęziach. W okresie kiedy przemysł metalowy nie posiadał bezwzględnej przewagi w strukturze gałęziowej przemysłu (lata 70-e i do połowy 80-ych XIX stulecia), intensywnie powstawały fabryki artykułów spożywczych. U schyłku XIX stulecia obserwować można większe ożywienie w innych gałęziach przemysłu, co wiązało się ze specjalizacją branżową.

### Struktura gałęziowo-branżowa i wielkościowa przemysłu

Opierając się na analizie porównawczej, zestawiamy poniżej charakterystykę rozwoju gałęzi przemysłu i jego branż, co równocześnie składa się na ogólną strukturę gałęziową.

Od lat dziewięćdziesiątych XIX wieku na pierwsze miejsce w strukturze przemysłowej Warszawy wysunął się przemysł metalowy, który rozwijał się bardzo dynamicznie, powiększając swoją produkcję o coraz to szerszy asortyment wyrobów.

Warszawa w latach 1880—1884 stała się przejściowo największym producentem żelaza walcowanego i stali w Królestwie Polskim, co wiązało się z budownictwem kolejowym, produkcją szyn. Hutnictwo warszawskie oddalone od źródła surowców i paliwa zespoliło się z przetwórstwem żelaza i stali. W przemyśle metalowym najlepiej rozwijała się produkcja maszyn. Zatrudnienie w latach 1866—1913 wzrosło o 420%, a wartość produkcji o 2340%, podczas gdy branża platownicza i galanterii meta-

lowej zwiększyła swój stan zatrudnienia ok. 180%, a produkcję ok. 400%. W branży maszynowej średnio na jeden zakład przypadało ok. 200 robotników, a w całym przemyśle metalowym ok. 100. Największym producentem maszyn i narzędzi rolniczych były zakłady Tow. Akc. Lilpop, Rau i Loewenstein; pod koniec XIX wieku w związku z konkurencją maszyn rolniczych zachodnioeuropejskich zakłady ograniczyły swoją produkcję, rozszerzając działy budowy taboru kolejowego. Przemysł maszyn reprezentowały też fabryki Tow. Akc. W. Gostyński i S-ka oraz Tow. Akc. „Parowóz”. Wysoki rozwój osiągnęły także zakłady specjalizujące się w wytwarzaniu urządzeń do cukrowni, gorzelni, browarów. Do największych tego typu należała fabryka Tow. Akc. Borman-Szwede i S-ka.

Produkcją konstrukcji mostowych, a następnie urządzeń komunalnych (rury kanalizacyjne, wodociągowe itp.) zajmowała się fabryka Tow. Akc. K. Rudzki i S-ka oraz Rohn-Zieliński i S-ka.

Od końca XIX wieku szybko rozwijała się produkcja metalowych artykułów użytku domowego. Na początku XX stulecia struktura branżowa przemysłu metalowego powiększyła się o asortyment elektrotechniczny.

Słabsze tempo rozwoju wykazywał przemysł spożywczy, jakkolwiek do lat osiemdziesiątych XIX wieku stał na pierwszym miejscu w strukturze gałęziowej całej warszawskiej wytwórczości. Na początku cmawianego okresu koncentrował ok. 40% zatrudnienia i ok. 50% wartości produkcji; udział ten w latach 1904—1913 zmniejszył się odpowiednio do 10% i 18%. Przemysł spożywczy bazował na przetwórstwie zbóż i roślin przemysłowych (młynarstwo, browarnictwo, produkcja innych napojów alkoholowych, wyrobów tabaczknych) oraz fabrykatów wtórnych (piekarnie, fabryki różnego rodzaju cukrów i czekolady).

Należy zaznaczyć, że udział przemysłu spożywczego w ogólnej wartości i stanie zatrudnienia przemysłu Warszawy zmniejszał się nie tylko ze względu na tempo rozwoju, ale była to zmiana relatywna wobec wzrostu innych gałęzi przemysłu. Do najszybciej rozwijających się branż przemysłu spożywczego należało piwowarstwo, ok. 380% wzrostu w skali zatrudnienia i 725% wartość produkcji; rozwój piwowarstwa związany był z dużym zapotrzebowaniem na rynku wewnętrznym. Browary warszawskie obsługiwały znaczną część ziem Królestwa Polskiego (ok. 50% ogólnej produkcji). Do największych należały: Tow. Akc. Habermusch i Schiele oraz browary K. Machlejda, E. Reycha. O koncentracji w browarnictwie świadczy fakt, że przy tak wysokim wzroście wskaźnika zatrudnienia i wartości produkcji liczba browarów zmniejszyła się do 21% w roku 1913 (w porównaniu ze stanem w 1866 r.).

Dużą dynamikę rozwoju wykazywała produkcja czekolady i cukrów. Jeszcze w końcu XIX wieku fabryki tej branży zatrudniały około 300 robotników, w roku 1913 zatrudnienie wzrosło do 1000 osób. Prawie czterokrotnie podniosła się wartość produkcji.

W oparciu głównie o surowiec importowany rozwijał się w szybkim tempie przemysł garbarski. Przeszedł on bardzo wyraźnie znaczne etapy koncentracji. Charakteryzowało się to zmniejszeniem liczby fabryk do 24% przy bardzo wysokim wzroście wskaźnika zatrudnienia 740%. Garbarstwo bazowało głównie na surowcu zagranicznym, gdyż w miarę powiększania się tej gałęzi popyt na surowiec wzrastał, a rynek miejscowy nie mógł temu sprostać. Zapotrzebowanie na skóry wyprawione zwiększało się stale ze strony przemysłu konfekcyjnego (obuwie, galanteria skórzana). W końcu XIX wieku duże znaczenie dla rozwoju garbarstwa miało wynalezienie nowego systemu garbowania, zapewniającego większą trwałość wyrobów. Konieczność przyspieszenia procesu garbowania spowodowała, iż w tej gałęzi przemysłu bardzo szybko postępowała mechanizacja produkcji. W Warszawie do przodujących należały: garbarnia Pfeiffera, Blunka i Tow. Akc. Temler-Szwede (ponad 50% ogólnej wartości produkcji i zatrudnienia wszystkich garbarni w Warszawie).

Produkcja w przemyśle chemicznym związana była z dwoma typami asortymentów. Pierwszy — to wytwarzanie kwasów siarczanych, alkaliów i innych przetworów chemicznych o zastosowaniu przemysłowym, drugi — to produkcja farb, lakierów oraz wyrobów kosmetyczno-tłuszczowych. Właściwy rozwój tych ostatnich rozpoczął się dopiero od końca XIX wieku.

Największym przedsiębiorstwem wyrobów chemicznych w Warszawie była fabryka Kijewski-Szoltze i S-ka. Przemysł chemiczny, choć wykazywał dosyć wysokie tempo rozwoju, nie mógł się jednak rozwinąć na większą skalę z powodu braku surowców krajowych.

Rozwój przemysłu mineralnego powiązany był przede wszystkim z budownictwem miejskim. Początkowo do lat dziewięćdziesiątych o jego rozmiarach decydowały cegielnie zlokalizowane na terenach podmiejskich. W strukturze branżowej tej gałęzi duże znaczenie miały zakłady asfaltowe, spełniające nie tylko funkcje produkcyjne, ale i usługowe oraz zakłady rzeźbiarsko-kamieniarskie. Fabryki wyrobów szklanych (m. in. luster) znaczną część swej produkcji zbywały na rynkach cesarstwa.

Przemysł włókienniczy w porównaniu z pierwszą połową XIX wieku cechował wybitny regres, co wiązało się ze zmianą lokalizacji istniejących zakładów (na Marymoncie). W latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych XIX wieku przemysł ten reprezentowany był przez niewielkie fabryki wyrobów wełnianych i trykotażowych. Dopiero w latach koniunktury w końcu XIX wieku rozwinął się duży zakład bawełniany — Tow. Akc. „Wola”. W tym samym okresie założono Tow. Akc. Lnianej i Jutowej Manufaktury. Rozwój przeszły wcześniej otwarte fabryki tej gałęzi, jak np. Tow. Akc. Warszawskiej Fabryki Dywanów. Inne duże zakłady powstawały w strefie podmiejskiej (Marki).

Znacznie rozszerzył się także rodzaj produkcji wyrobów mieszanych, ograniczony jeszcze w latach osiemdziesiątych XIX wieku do wąskiego asortymentu. Został on poszerzony o przedziałnie bawełny, wyroby jedwabne, tiul, koronki, wyroby futowe, a także brezenty i ceraty.

Z przemysłem włókienniczym wiązała się wytwórczość konfekcyjna ze względu na pokrewieństwo asortymentu. Rozwój tej gałęzi datował się od końca XIX wieku i związany był z dużym zapotrzebowaniem na rynku lokalnym, krajowym i rosyjskim, a także z wyrastającą produkcją w zakładach włókienniczych Królestwa Polskiego, które dostarczały surowca dla wytwórczości konfekcyjnej. Także wielkie warszawskie garbarnie kooperowały z przemysłem konfekcyjnym, który korzystał z różnych gatunków skór garbowanych na miejscu. Trzeba zaznaczyć, że mieszkańcy dużych miast cesarstwa zaopatrywali się w znane z wysokiej jakości i elegancji wyroby warszawskiego przemysłu konfekcyjnego. Większość wyrobów konfekcyjno-odzieżowych pochodziła początkowo z dużych warsztatów manufakturowych. Dopiero u schyłku XIX wieku zaczęły powstawać większe fabryki obuwnicze, ubrań, bielizny. Charakterystyczne dla fabryk ubiorów było niekiedy wysokie zatrudnienie przy całkowitym braku mechanizacji. Liczba ok. 50 fabryk tego przemysłu na przełomie XIX i XX wieku wzrosła w 1914 r. do ok. 300. Przemysł konfekcyjny przed wybuchem pierwszej wojny światowej pod względem zatrudnienia osiągnął drugie miejsce w strukturze przemysłowej Warszawy (13%).

Przemysł drzewny przez długi czas związany był z wytwórczością rzemieślniczą. Produkcja fabryczna zorganizowana była początkowo w kilku małych zakładach stolarskich, znaczniejszy jej rozwój zapoczątkowany został od lat osiemdziesiątych. Produkcja ta zaspokajała głównie popyt miejscowego budownictwa i z nim była silnie związana. Ożywienie w przemyśle drzewnym zbiegło się ze wzmożonym ruchem budowlanym w Warszawie i cały czas towarzyszyło mu.

Drugim rodzajem wytwórczości drzewnej była produkcja mebli, rozwijająca się w skali wielkoprzemysłowej od początku XX wieku. Przemysł drzewny, podobnie jak i inne gałęzie w latach ostatnich, uległ dalszej specjalizacji. Obok tradycyjnych zakładów powstawały fabryki zajmujące się tylko wytwarzaniem ram, listew, forniarów, skrzyń. W strefie podmiejskiej działały tartaki, które spełniały funkcję usługową wobec miejscowych fabryk tej gałęzi. Do największych zakładów należało Tow. Akc. Martens Fr. i Daab Ad. oraz Warszawskie Tow. Akc. Fabryki Mebli Stylowych Z. Szczepiński i S-ka.

Rozwój przemysłu drzewnego ograniczony był nie sprzyjającymi warunkami transportu wodnego, tylko częściowo mógł on korzystać ze szlaków rzecznych, zaś przewóz materiałów koleją znacznie podnosił koszty produkcji.



Przemysł poligraficzny i papierniczy związany był swym charakterem z ośrodkiem miejskim — Warszawą i jej rolą jako centrum organizacji administracyjnych, gospodarczych, społecznych, oświatowych. Skupienie tu wydawnictw i redakcji czasopism sprzyjało rozwojowi przemysłu poligraficznego, na czoło zakładów w tej gałęzi od końca XIX wieku wysuwało się Tow. Akc. Orgelbranda i Synów. Warszawskie fabryki wyrobów papierowych posiadały swoje zaplecze materiałowe w pobliskiej fabryce papieru w Jeziornie.

Odwołując się do opisu przedstawiającego ogólną strukturę przemysłu Warszawy, prześledzimy, jakie dokonywały się zmiany i przesunięcia w układzie gałęziowym, zatrudnienia i wartości produkcji.

Tabl. 26. Udział gałęzi w przemyśle Warszawy według zatrudnienia (w procentach)

Gałąź przemysłu	1879	1884	1893	1901	1904	1914
Metалowy	41,0	41,9	38,6	46,7	42,1	40,7
Spożywczy	30,0	22,1	17,8	10,3	8,6	9,8
Garbarski	8,2	9,8	7,1	4,6	4,4	3,6
Chemiczny	3,0	3,1	4,2	3,4	3,4	4,4
Mineralny	5,3	5,9	4,4	3,0	2,8	3,5
Włókienniczy	0,9	4,3	7,5	14,5	10,2	9,0
Konfekcyjny	1,6	4,8	7,0	5,7	7,7	13,0
Drzewny	5,6	4,4	8,3	5,8	12,2	6,2
Papierniczy	1,2	1,2	3,7	2,1	3,4	4,5
Poligraficzny	—	—	—	3,2	3,7	3,3
Inny	3,2	2,5	1,4	0,7	1,5	2,0

Źródło: P. A. Orlow, *Ukazatel fabrik i zawodow jewrolejskoj Rossii s Carstwom Polskim i Wiel. Kniażestwom Finlandskim*, S. Pietierburg 1881; tenże, *Ukazatel fabrik i zawodow jewrolejskoj Rossii i Carstwa Polskiego*, S. Pieterburg 1887; tenże, *Ukazatel fabrik i zawodow okrajin Rossii, Carstwa Polskiego, Kawkaza, Sibiri*, S. Pietierburg 1895; L. Jeziorański, *Księga adresowa przemysłu fabrycznego w Królestwie Polskim 1905*, Warszawa; A. R. Sroka, *Przemysł i handel...*; D. P. Kandaurow, *Fabriczno-zawodskaja...*; Spisok fabrik i zawodow jewrolejskoj Rossii, S. Pietierburg 1903.

Na podstawie zamieszczonej wyżej tabeli widać, że wskaźnik zatrudnienia przez cały omawiany okres zachował względną stabilność. Zawsze na czoło wysuwał się przemysł metalowy, który pod tym względem zajmował pierwsze miejsce, choć odsetki uległy pewnym wahaniom. Najwyższe przypadły na koniec XIX i początek XX wieku. Dynamicznie rozwijający się przemysł metalowy obniżył nieco swój udział w strukturze zatrudnienia w końcu omawianego okresu, co spowodowane było wzrostem miejsc pracy w innych gałęziach przemysłu. W latach początkowych zatrudnienie w przemyśle metalowym i spożywczym stało na bliskich sobie pozycjach. W końcowym okresie wzrost miejsc pracy w innych gałęziach spowodował spadek zatrudnienia w gałęzi spożywczej do 9,8%, podczas gdy przemysł metalowy, choć nie utrzymał swych pozycji z początku lat XX wieku, to nadal posiadał przewagę.

Dla rozwoju przemysłu włókienniczego Warszawy i jego zmian strukturalnych interesująco przedstawia się jego powiązanie z wytwórczością konfekcyjną. Tempo rozwoju przemysłu włókienniczego związane z jego nowoczesną strukturą na przełomie XIX i XX wieku osłabło w późniejszych latach. Przemysł konfekcyjny przed samym wybuchem wojny zatrudniał 13% robotników, wyprzedzając przemysł włókienniczy (9%). Wielkie zapotrzebowanie w związku ze wzrostem ludnościowym, a także możliwość zbytu na rynkach miejscowych i rosyjskich dawały mu mocne podstawy do dalszego rozwoju.

Nieco inaczej proporcje przedstawiały się pod względem wartości produkcji, jakie w kolejnych latach osiągały gałęzie przemysłu warszawskiego.

T a b l. 27. Udział gałęzi w przemyśle Warszawy  
według wartości produkcji  
(w procentach)

Gałąź przemysłu	1879	1884	1893	1901	1904	1914
Metalowy	28,2	31,8	36,3	42,5	35,2	34,0
Spożywczy	38,5	35,7	26,7	16,3	16,9	18,5
Garbarski	17,3	16,4	13,5	12,3	11,0	10,0
Chemiczny	7,3	5,3	7,3	4,8	6,4	8,3
Mineralny	3,0	1,8	2,6	2,1	2,7	2,3
Włókienniczy	0,4	2,7	3,9	10,8	11,3	8,6
Konfekcyjny	0,9	2,3	3,3	4,1	6,3	8,2
Drzewny	1,8	2,1	4,2	3,6	5,6	3,8
Papierniczy	0,7	0,5	1,4	1,3	1,8	3,0
Poligraficzny	—	—	—	1,7	1,9	1,8
Inny	1,9	1,4	0,8	0,5	0,9	1,5

Z r ó d ł o: jak w tabl. 26.

Wskaźniki wartości produkcji, jak wynika z tabeli, kształtowały się odmiennie. W roku 1879 kolejne miejsca zajmował przemysł spożywczy, metalowy i garbarski. Metalowy wysunął się na czoło pod względem wartości od 1893 r., gdy wg wskaźników zatrudnienia dominował już od 1879 r. Wahanie w skali wartości produkcji i ich stosunek do zatrudnienia były znaczne także w innych gałęziach.

Jeżeli chodzi o przemysł garbarski, tłumaczyć to można wysokim stopniem zmechanizowania przodujących fabryk, które decydowały o jego rozmiarach.

Znaczne różnice pomiędzy wartościami zatrudnienia i wysokością produkcji dla gałęzi konfekcyjnej należy tłumaczyć dużą dekoncentracją wielkościową tego przemysłu.

Ogólny wniosek, jaki nasuwa się z analizy obu tabel, potwierdza dotychczasowe obserwacje nad przemysłem miasta: względna przewaga

gałęzi spożywczej trwała do początku lat osiemdziesiątych. Od tego okresu wysuwał się przemysł metalowy, początkowo jeszcze równoważony przez wytwórczość spożywczą. Zakończenie przewrotu technicznego w przemyśle metalowym zdecydowało o zdystansowaniu wytwórczości spożywczej. Analiza innych gałęzi przemysłu warszawskiego pozwala stwierdzić, iż dynamika w ich rozwoju w wielu przypadkach nie ustępowała wytwórczości metalowej, choć wartości absolutne były o wiele mniejsze. W przemyśle spożywczym przy wysokich danych obserwujemy stałe zmniejszanie się odsetków, podczas gdy przemysł włókienniczy, konfekcyjny, drzewny, papierniczy wykazywały stałą tendencję wzrostu.

Z powyższego przeglądu widać, iż przemysł warszawski posiadał strukturę wielogałęziową, która wewnętrznie była także zróżnicowana. O wielkości całej gałęzi przemysłu często decydowały jej branże. Powiększanie się asortymentu w związku ze specjalizacją powodowało relatywne obniżanie się udziału branży przodujących.

Tabl. 28. Zmiany udziału niektórych branż przemysłu warszawskiego  
(w procentach)

Branża przemysłu	1879			1893			1914		
	Robot.	Wart. prod.	KM	Robot.	Wart. prod.	KM	Robot.	Wart. prod.	KM
Maszynowa	59,4	66,6	52,3	42,7	49,2	50,1	26,8	33,7	32,0
Platernicza	12,2	11,7	8,3	13,8	19,5	15,5	4,1	5,5	2,7
Tabaczana	77,4	38,6	—	58,9	25,4	×	28,0	23,6	1,9
Piwowarska	9,2	18,4	—	15,2	25,0	×	10,9	13,8	33,2
Cukry	1,0	1,3	—	2,5	3,7	×	26,2	13,9	×
Kosmetyczna	11,3	5,7	—	25,0	×	×	31,2	25,8	×
Thuszczowa	36,0	54,0	—	13,3	×	×	7,6	9,8	×
Cegielnicza	71,6	44,1	—	22,2	×	×	1,8	0,4	×
Kamieniarska	2,5	3,7	—	11,8	×	×	31,2	30,0	42,5

Uwaga: Nomenklatura branż według urzędowej klasyfikacji w spisach wymienionych lat.  
Źródło: jak w tabl. 26.

Omówienie wskaźników zatrudnienia i wartości produkcji nie byłoby pełne bez ukazania stopnia mechanizacji, którą rozumiemy tutaj w sensie ogólnej mocy sił mechanicznych maszyn parowych, a także silników gazowych i elektrycznych, jakimi dysponowały zakłady przemysłu warszawskiego. W roku 1879 dało się zarejestrować maszyny parowe tylko dla przemysłu metalowego (653 KM), spożywczego (56) oraz garbarskiego (161 KM), razem 870 KM. W przemyśle spożywczym siłę KM w wysokości 388 można ustalić dopiero dla roku 1884. Pojawiły się także pierwsze maszyny parowe w niektórych fabrykach wyrobów chemicznych (76 KM) oraz papierniczych (24 KM).

Tabl. 29. Siły mechaniczne w przemyśle warszawskim według gałęzi w KM

Przemysł	1893		1899		1904		1914	
	KM	%	KM	%	KM	%	KM	%
Metalowy	1533	42,1	3791	47,9	6191	37,4	12754	40,0
Spożywczy	940	25,8	1092	14,7	2311	14,3	4130	13,0
Garbarski	360	9,9	915	11,5	1132	6,9	3045	9,5
Chemiczny	170	4,7	176	2,4	588	3,6	3136	9,8
Mineralny	163	4,5	66	0,8	157	0,9	467	1,5
Włókienniczy	180	4,8	1048	12,8	3642	22,3	4118	13,0
Konfekcyjny	47	1,3	97	3,6	439	2,7	796	2,5
Drzewny	170	4,6	643	3,3	1387	8,5	1254	4,2
Papierniczy	77	2,1	93	1,1	219	1,3	1192	3,7
Poligraficzny	—		142	1,9	246	1,5	691	2,3
Inny	8	0,2	—	—	10	0,5	153	0,5
Razem	3648	100,0	8063	100,0	16322	100,0	31736	100,0

*Zródło:* jak w tabl. 26; dla roku 1899 — *Adres kalendar goroda Warszawy*, Warszawa 1899.

Dane w tym zestawieniu stanowią pewną podstawę do rozważania kwestii przewrotu technicznego w przemyśle warszawskim oraz dają pogląd na stopień mechanizacji i fazy jego rozwoju. W 1893 r. dwie gałęzie: metalowa i spożywcza, skupiały ok. 70% wszystkich sił mechanicznych, jakimi dysponowały fabryki miasta, na trzecim miejscu stało garbarstwo, wszystkie pozostałe rodzaje przemysłu charakteryzowały się niewielkimi odsetkami.

Stopień mechanizacji wykazywał w ogólnych zarysach analogiczne tendencje co wskaźniki zatrudnienia i wartości produkcji, choć niósł ze sobą i cechy specyficzne.

W przemyśle metalowym w latach siedemdziesiątych tylko w kilku wielkich zakładach dokonał się przewrót techniczny. Dopiero od lat dwięćdziesiątych, gdy mechanizacja w różnym zasięgu objęła pozostałe rodzaje zakładów, można to zagadnienie traktować porównawczo. Relatywny spadek sił parowych przemysłu metalowego — podobnie jak przy zatrudnieniu i wartości produkcji — spowodowany był ożywieniem w innych gałęziach, które mechanizowały swój system produkcji. Przykładem tego jest wielkokapitalistyczny rozwój włókiennictwa od końca XIX wieku. Kilka jego dużych fabryk rozpoczynało działalność w oparciu o nowe i tworzone w krótkim czasie uzbrojenie techniczne.

Najniższy stopień mechanizacji osiągnął przemysł papierniczy i konfekcyjny. W wypadku tej ostatniej gałęzi jest to zrozumiałe, gdyż system produkcji oprócz nielicznych mechanicznych fabryk obowiązywał przy użyciu siły rąk ludzkich. Zakłady wytwarzające odzież, bieliznę i galanterię w większości nie posiadały maszyn parowych; w spo-

radycznych wypadkach co najwyżej 2—3 KM, silniki elektryczne i gazowe.

U schyłku XIX stulecia przemysł metalowy powiększył swój udział w ogólnej strukturze do prawie 48%, względny spadek wykazał przemysł spożywczy, tempo wzrostu między rokiem 1893 a 1899 dla pierwszych trzech gałęzi przemysłu wynosiło odpowiednio 247%, 116% i 254%. O wiele większe tempo wykazało włókiennictwo — 582%, zajmując pod tym względem trzecie miejsce w całym przemyśle.

Przezwrot techniczny w tej gałęzi na przełomie XIX i XX wieku zapewnił jej przejściowo drugą pozycję pod względem mechanizacji w 1904 r. Można stwierdzić, iż przewrót techniczny w przemyśle metalowym, spożywczym i garbarskim dokonał się w latach 90-ych XIX wieku, włókiennictwo objął na przełomie stuleci, zaś pozostałe gałęzie przemysłu częściowo zostały zmechanizowane na początku XX wieku. Zarysowane powyżej przemiany związane były także z przesunięciami w strukturze wielkościowej całego przemysłu i jego poszczególnych gałęzi.

T a b l. 30. Struktura wielkościowa przemysłu warszawskiego  
(w procentach)

Klasy wielkości według liczby zatrudn. robotn.	Zatrudnienie				
	1879	1893	1901	1904	1914
6—15	6,6	9,7	2,7	4,3	8,4
16—50	17,5	23,7	12,8	16,7	21,2
51—100	14,7	17,3	16,7	16,1	14,8
101—500	36,5	38,9	42,6	40,7	34,1
501—	24,6	10,4	25,2	22,2	21,5

Źródło: jak w tabl. 26.

Dane zawarte w tabeli wykazują, że największa ilość robotników pracowała w fabrykach dużych i wielkich. Pod względem ilościowym przez cały omawiany okres zakłady drobne i małe stanowiły około 70—75% ogólnej liczby, podczas gdy duże i wielkie — od 7 do 10%.

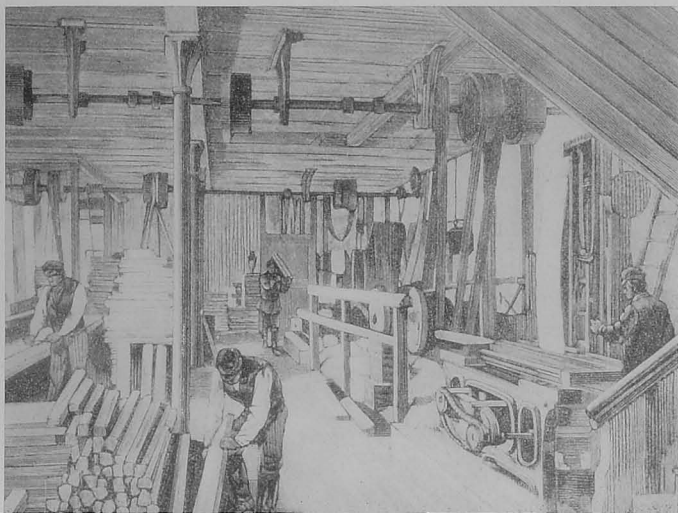
Obserwacje te prowadzą do wniosku, iż w przemyśle warszawskim podstawowe ramy struktury wielkościowej ukształtowały się w latach siedemdziesiątych XIX wieku, w ciągu całego okresu następowały wewnętrzne przesunięcia. Generalny układ i proporcje wielkościowe nie ulegały zasadniczym zmianom, choć w wielkościach bezwzględnych przyrost był dynamiczny.

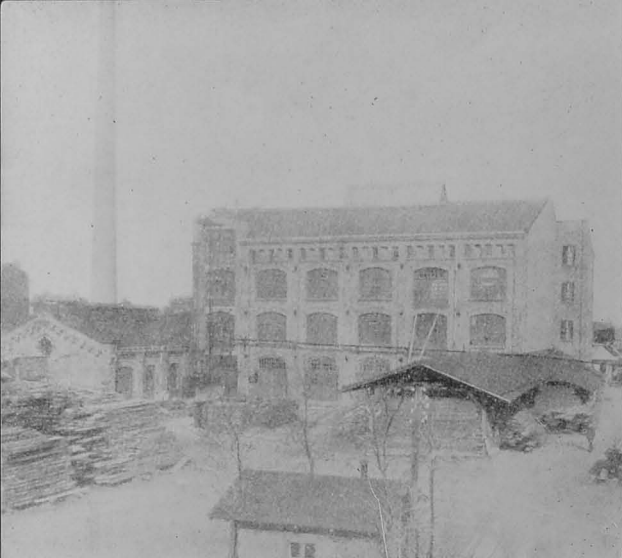
W przemyśle metalowym cechą charakterystyczną było to, iż w całym omawianym okresie zakłady drobne i małe zatrudniały od 10,6 do 21,1%, co potwierdza zmiany w tej grupie w związku z wielkim



Ogólny widok zabudowań fabrycznych Tow. Akc. Przemysłowych Zakładów Mechanicznych Lilpop—Rau—Loewenstein, ul. Solec 40, ok. 1885 r.

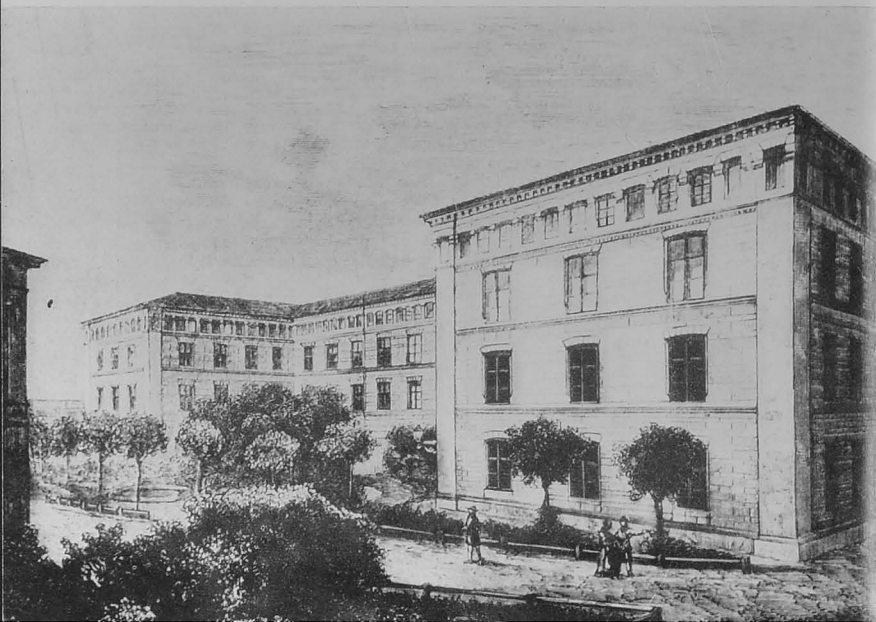
Wnętrze fabryki mebli J. Tworkowskiego, ul. Czerniakowska 77, ok. 1910 r.





Budynki fabryczne  
Tow. Akc. Zakładów  
Przemysłowych i Bu-  
dowlanych Fr. Mar-  
tens i A. Daab, ul.  
Czerniakowska 51,  
ok. 1912 r.

Fabryka wyrobów tabaczanych Tow. „Union”, ul. Marszał-  
kowska róg Hożej, ok. 1875 r.

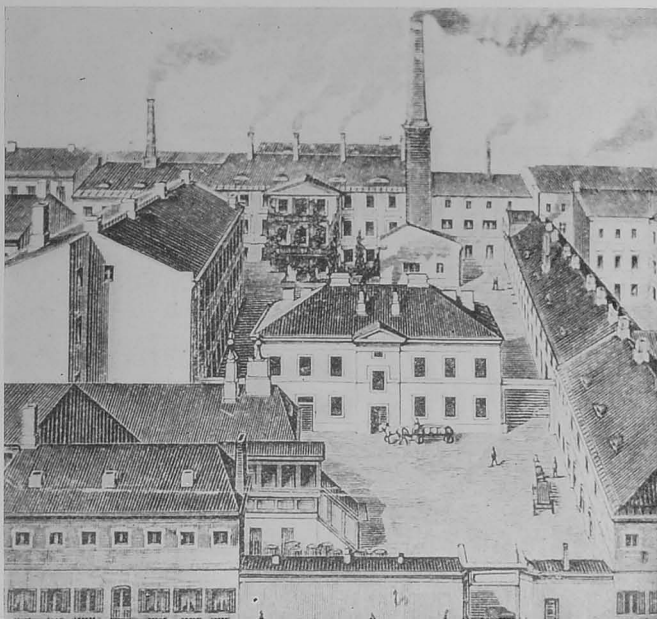


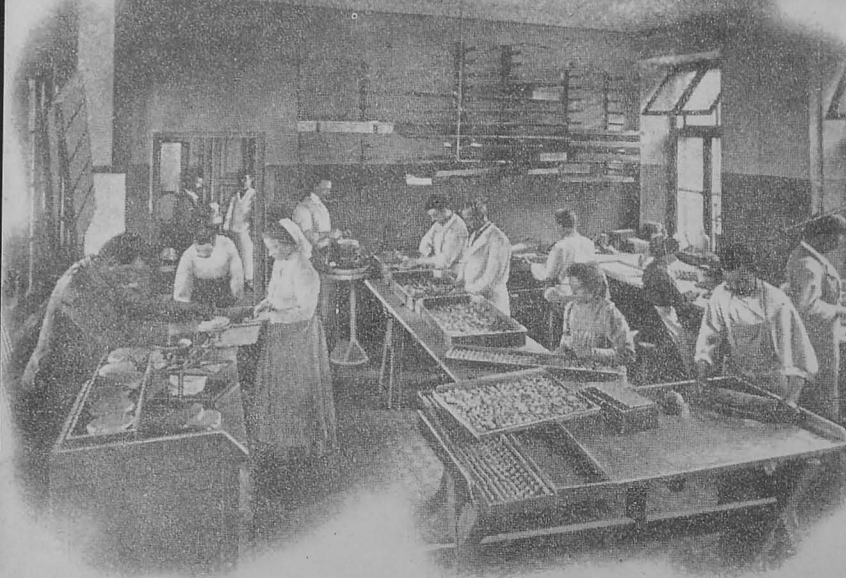


Ogólny widok  
budynków  
Rektyfikacji  
Spirytusu, ul.  
Ząbkowska 33,  
ok. 1898 r.



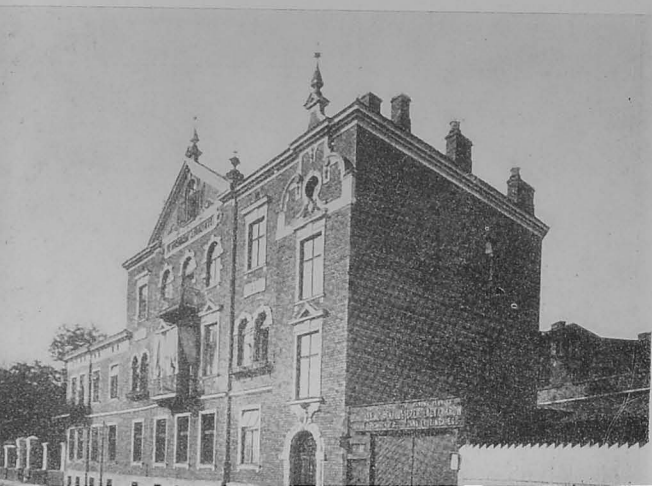
Parowa fabryka mydeł toaletowych, perfum i wyrobów kosme-  
tycznych F. Pulsa, ul. Daniłowiczowska 12, ok. 1890 r.





Wnętrze jednego z oddziałów fabryki cukierków J. Fruzińskiego,  
ul. Polna 26/28, ok. 1900 r.

Fabryka cukierków J. Fruzińskiego, ul. Polna 26/28, ok. 1900 r.



T a b l. 31. Struktura wielkościowa przemysłu warszawskiego  
i dynamika zatrudnienia. 1879 = 100

Klasy wielkości według liczby zatrudnionych	Liczby bezwzględne									
	1879	%	1893	%	1901	%	1904	%	1914	%
6—15	967	100	1 837	190	1 037	107	2 407	250	6 706	693
16—50	2 468	100	4 501	182	4 874	197	9 306	377	16 687	676
51—100	2 114	100	3 267	154	6 429	304	8 965	424	11 704	553
101—500	5 304	100	7 387	139	16 080	303	22 655	427	27 225	513
501—	3 680	100	1 976	54	9 505	258	12 299	334	17 142	465
Razem	14 533		18 968*		37 925*		55 632		79 464**	

\* Bez zatrudnionych w wytwórniach wódek.

\*\* Bez zatrudnionych w wędliniarniach.

Z r ó d ł o : jak w tabl. 26.

ich wzrostem na początku XX wieku. Zakłady zaś duże i wielkie zatrudniły od 76,7% do 65,2%, co wskazywało na pewną tendencję spadkową. Najmniejsze zmiany zachodziły w grupie zakładów średnich, w których procent zatrudnionych w kolejnych latach wynosił 12,8%, 12,7%.

Przemysł spożywczy reprezentował wszystkie klasy w strukturze wielkościowej i wykazywał tendencje do wzrostu w grupie zakładów drobnych i małych.

W związku z likwidacją fabryki wyrobów tytoniowych „Union” w końcu lat siedemdziesiątych i niewielkim wzrostem zatrudnienia w grupie fabryk wielkich udział tej klasy wielkości wyraźnie spadał z 49,5% do 18,5%. Znaczne przemiany dokonały się także w grupie zakładów średnich z 5,5% do 17,9%. Inaczej przebiegał ten proces w przemyśle garbarskim. Obserwujemy tu stopniowe zmniejszenie się wielkości zatrudnienia w grupie fabryk drobnych z 14,6 do 4,9%, co spowodowane było postępującą konkurencją wielkich garbarni. Koncentracja przemysłu garbarskiego nastąpiła w latach dziewięćdziesiątych, co poważnie wpłynęło na grupę zakładów średnich, wzmagając ich tendencję spadkową 17,1%, 4,9%, początkowo powolne, a w ostatnich latach przyspieszone przez silną koncentrację w grupie fabryk dużych, zatrudniających wysoki odsetek, 56,7%, robotników garbarskich.

Przemysł chemiczny, którego rozwój nastąpił dopiero od końca XIX wieku, zmieniał swoją strukturę wielkościową w sposób zasadniczy. W pierwszym okresie największe fabryki tej gałęzi zatrudniały tylko powyżej 50 robotników. Przemysł charakteryzowało duże rozdrobnienie (zakłady drobne i małe 34,5% i 32,7%).

W związku z powstaniem zakładów dużych na początku XX wieku spadł udział zatrudnienia w grupie drobnych fabryk do 8,1%. Przemysł chemiczny pozbawiony tradycji cechowych nie wytworzył znaczniejszej liczby zakładów półfabrycznych.

Przemysł mineralny charakteryzował się w miarę równomierną strukturą wielkościową, największe zatrudnienie przypadało na zakłady małe.

Włókiennictwo, które przeszło w omawianych latach silne przeobrażenie strukturalne w kierunku dużej koncentracji wielkościowej w końcowym okresie, skupiało w swych zakładach dużych i wielkich ponad 70% całego zatrudnienia, spadło ono natomiast w zakładach drobnych, które prawie zanikły.

Gwałtowny rozwój produkcji konfekcyjnej, skupionej przeważnie w drobnych zakładach, podniósł stan zatrudnienia w tej grupie o prawie 10%. W związku z powstaniem od początku XX wieku mechanicznych fabryk obuwia pojawiła się nie spotykana przedtem grupa dużych zakładów zatrudniająca prawie 40% robotników.

Struktura wielkościowa przemysłu drzewnego nie uległa większym przekształceniom, choć i tutaj widać wyraźne przesunięcie z grupy fabryk średnich do dużych oraz wzrost zatrudnienia w zakładach drobnych, co odbijało ogólną tendencję w przesunięciach wielkościowych przemysłu warszawskiego.

Podobnie proces ten przebiegał w przemyśle papierniczym. Przemysł poligraficzny, reprezentowany przede wszystkim przez drukarnie, największą liczbę robotników skupiał w zakładach małych, co szczególnie wyróżniało go na tle innych gałęzi. Ta droga ewolucji wielkościowej przemysłu warszawskiego dobrze ilustruje żywotność grupy drobnokapitalistycznych przedsiębiorstw, współistniejących i często kooperujących z przemysłem wielokapitalistycznym. Wysoki udział ilościowy zakładów drobnych i małych obniżał ogólną skalę koncentracji w przemyśle warszawskim.

T a b l. 32. Struktura wielkościowa gałęzi przemysłu warszawskiego

Klasy wielkości wg liczby za- trudnionych robotników	Zatrudnienie w procentach										
	Meta- lowy	Spoży- wczy	Garbar- ski	Chemi- czny	Mine- ralny	Włó- kienni- czy	Konfe- kcyjny	Drzew- ny	Papier- niczy	Poligra- ficzny	Inny
<b>1879</b>											
6—15	1,3	6,1	14,6	34,5	17,3	15,5	5,3	5,8	14,3	·	x
16—50	9,3	13,9	12,1	32,7	27,9	45,9	30,7	30,9	48,4	·	x
51—100	12,8	5,5	17,1	32,8	34,7	38,6	64,0	19,9	37,3	·	x
101—500	51,2	24,9	56,2	—	20,1	—	—	43,4	—	·	x
501—	25,4	49,5	—	—	—	—	—	—	—	·	x
<b>1914</b>											
6—15	5,8	9,6	4,9	8,1	9,6	2,1	14,8	12,4	16,4	14,5	10,6
16—50	15,3	14,9	13,5	19,8	35,2	12,4	31,8	27,3	25,3	54,7	44,1
51—100	12,7	17,9	4,3	36,7	11,8	14,3	15,3	11,2	16,7	21,3	12,6
101—500	28,9	38,7	56,7	35,4	24,6	45,4	38,1	37,2	41,5	9,5	32,7
501—	37,3	18,9	20,6	—	18,8	25,8	—	11,9	—	—	—

Źródło: P. A. Orlow, *Ukazatel fabrik i zawodow...*, S. Pietierburg 1881; A. R. Sroka, *Przemysł i handel...*; *Spisok fabrik i zawodow jewropiejskij Rossii*, S. Pietierburg 1903.

Blіszsza charakterystyka rozmieszczenia fabryk warszawskich pozwala mówić o skupiskach przemysłowych w dzielnicach. Opracowania uwzględniające to zagadnienie niejednolicie i dyskusyjnie traktują sprawy lokalizacji przemysłu.

Niesłuszne bowiem jest stosowanie dzisiejszych kryteriów zasięgu terytorialnego dzielnic. Podział Warszawy przedstawiony na początku niniejszego opracowania uwzględnia następujące dzielnice: łazienkowską, muranowską, staromiejską, Powiśle, zachodnią oraz Mokotów, Pragę i Wolę.

W ramach tych dzielnic będziemy śledzić zmiany przestrzenne i lokalizację przemysłu. Sprawa granic powyższych dzielnic została już wcześniej przedstawiona, w tym miejscu należy poczynić pewne jeszcze wyjaśnienia. Dzielnicę praską omawianą pod kątem lokalizacji przemysłu rozumiemy i traktujemy w całym omawianym okresie w zasięgu terytorialnym wyznaczonym przez zmiany administracyjne w 1889 r. i inkorporację w 1916 r. (zaliczamy więc do tej dzielnicy: Grochów, Kamionek, Nową Pragę, Szmulowiznę i Targówek).

Dzielnica wolska to obszar położony na zachód od ul. Towarowej (linia dawnych okopów Lubomirskiego), jej niewielki teren tuż przy rogatkach został włączony do miasta w 1889 r., w dzielnicy tej uwzględniamy także gminę Czyste i okolice drogi górczewskiej.

Mokotów to tereny położone na południe od rogatki belwederskiej oraz Sielce, Wierzbno i Królikarnia.

Z tabeli wynika, iż we wszystkich dzielnicach Warszawy znajdowały się zakłady przemysłowe, choć nasycenie było bardzo nierównomierne. W roku 1879 dzielnicą o najwyższym stopniu uprzemysłowienia była dzielnica zachodnia, koncentrująca najwięcej fabryk, które dawały zatrudnienie 28,5% robotnikom. Wartość produkcji także była największa. Stopień mechanizacji charakteryzował się bezwzględną przewagą w stosunku do pozostałych dzielnic Warszawy (zob. tabl. 33).

Tę pozycję uzyskiwała dzielnica zachodnia już w latach 50—60-ych XIX stulecia i utrzymywała się na czołowym miejscu przez cały omawiany okres, choć odsetki fabryk, zatrudnienia, wartości produkcji i koni mechanicznych uległy zmniejszeniu, co związane było z rozwojem przemysłu na innych terenach, zwłaszcza na przedmieściach Warszawy (Praga, Wola). Wysoki odsetek stopnia mechanizacji w 1879 r. wynoszący 55% świadczy, że zlokalizowane tu były zakłady największe, dysponujące silnikami parowymi, dotyczyło to głównie fabryk przemysłu metalowego, ponad 40% całości przemysłu tej gałęzi.

Na drugiej pozycji znajdowała się dzielnica muranowska, wskaźniki obrazujące jej udział w ogólnej strukturze przemysłowej miasta także ulegały zmniejszeniu, co spowodowane było podobnie jak w przypadku

dzielnicy zachodniej ożywieniem przemysłowym na innych obszarach Warszawy.

W dzielnicy łazienkowskiej przemysł reprezentowany był przez niewielkie wartości, które także wykazywały tendencje zmniejszania swego udziału w ogólnej strukturze przemysłowej. Jak można wnioskować z tabeli, liczba fabryk utrzymywała się cały czas na prawie niezmienionym poziomie, ale zatrudnienie i wartość produkcji ulegały obniżeniu, co świadczy, że lokalizowały się tutaj głównie fabryki niewielkie.

Przemysł w śródmieściu do lat 90-ych zmniejszył swój udział, ale już na początku XX wieku jego odsetki znacznie podwyższyły się, przyczyn tego należy doszukiwać się w szybko rozwijającym się przemyśle konfekcyjnym, który tu był głównie skoncentrowany. Wyraźny regres przez cały omawiany okres dokonał się w przemyśle dzielnicy staromiejskiej, całkowicie nie przystosowanej swym charakterem zabudowy do potrzeb lokalizacyjnych przemysłu kapitalistycznego.

Na Powiślu, gdzie jeszcze w epoce Królestwa Kongresowego powstało skupisko przemysłu, odsetki ulegały w omawianym okresie stałemu obniżeniu. Powiśle w związku z przesunięciem układu komunikacji dalekobieżnej przestało odgrywać tak ważną rolę, dla przemysłu wiele bardziej korzystniejsza była lokalizacja w sąsiedztwie dworców (dzielnica zachodnia, potem Wola) niż przy szlakach wodnych, które nie były w pełni wykorzystane i przy braku regulacji i minimalnej rozbudowy systemu komunikacji rzecznej nie odegrały większego znaczenia.

Do terenów charakteryzujących się wzrostem udziału w strukturze przemysłowej miasta należały dzielnice przedmiejskie Wola i Mokotów. Dynamika rozwoju tych dzielnic jako nowych i najpóźniej przechodzących etapy industrializacji była najsilniejsza, choć jak wynika z danych liczbowych, Wola w ostatnim okresie koncentrowała 10,7% liczby zatrudnionych oraz 14,3% całej wartości produkcji przemysłu miasta, ustępowała więc dzielnicy muranowskiej i śródmieściu.

Interesująco wypada porównanie dwóch przedmieść — Mokotowa i Woli — w pierwszym etapie ich industrializacji. Mokotów wykazywał większy udział w ogólnej strukturze miasta, dopiero w latach 90-ych w związku z rozwojem przemysłu metalowego na Woli został wyprzedzony.

Na Pradze przemysł zaczął rozwijać się dopiero u schyłku XIX wieku. Hamująco wpływały bowiem niekorzystne warunki fizjograficzne (częste powodzie). Rozwój ten możliwy był dopiero od 1875 roku, kiedy został uruchomiony most kolejowy na Wiśle.

Z tego bardzo ogólnego przeglądu wynika, iż największe skupisko przemysłu uformowane najwcześniej występowało w dzielnicach zachodniej i muranowskiej, w których rozwój związany był z przemianami kapitalistycznymi w Warszawie. O wiele mniejsza koncentracja występowała

w śródmieściu, gdzie ze względu na charakter zabudowy nie było miejsca dla przemysłu wielkofabrycznego.

Najsilniejszy regres przeszła dzielnica staromiejska.

Wzrost zaś udziału dzielnic przedmiejskich zaakcentowany silniej od końca XIX i na początku XX wieku związany był z brakiem możliwości dalszego rozwoju przemysłu w starszych dzielnicach i przenoszeniem największych fabryk na te tereny, gdzie ze względu na swobodę przestrzenną istniały lepsze warunki dla działalności produkcyjnej.

Obecnie zajmujemy się charakterystyką poszczególnych dzielnic i przemian, jakie zachodziły w ich granicach. Jako pierwszą omawiamy dzielnicę zachodnią — o najwyższym stopniu uprzemysłowienia w skali całego miasta.

Poniższa tabela obrazuje strukturę gałęziową przemysłu tej dzielnicy i udział poszczególnych gałęzi (zob. tab. 34).

Dzielnica zachodnia była centrum przemysłu metalowego i spożywczego, który posiadał na tym terenie dawne tradycje wywodzące się jeszcze z okresu, gdy istniały tutaj jurydyki magnackie. Przemysł metalowy i spożywczy znacznie zmniejszył swoje odsetki w ostatnich latach, co łączyło się z ogólną tendencją całego przemysłu tej dzielnicy w związku z rozwojem wytwórczości fabrycznej w całym mieście. Wydatnie zmniejszyła się produkcja garbarska, co uwarunkowane było koncentracją przestrzenną, która ze względu na warunki hydrograficzne ostatecznie przesunęła się na północno-zachodni obszar dzielnicy muranowskiej.

Wysoki udział w zatrudnieniu w przemyśle konfekcyjnym uległ także obniżeniu z powodu rozwoju tej gałęzi wytwórczości w śródmieściu.

Możemy więc ogólnie stwierdzić, że przemysł dzielnicy zachodniej, posiadający w pierwszych latach wysoki udział we wszystkich gałęziach przemysłu, w późniejszym okresie zaczął go obniżać, co związane było także ze specjalizacją gałęziową dokonującą się w innych dzielnicach. Wzrosły natomiast odsetki w przemyśle włókienniczym, a także papierniczym i poligraficznym. Dzielnica zachodnia obok śródmieścia była głównym ośrodkiem tych przemysłów.

Ze względu na najwyższy procent skoncentrowanego przemysłu można uznać ją za dzielnicę przemysłową.

W strukturze gałęziowej przemysłu dzielnicy muranowskiej (zob. tabl. 35) dominowały fabryki garbarskie, choć wskaźniki ich kształtowały się różnie, zawsze jednak w granicach powyżej 50%, co zapewniało dzielnicy przewagę absolutną w tej gałęzi przemysłu. Wysokie odsetki dla przemysłu spożywczego spowodowane były koncentracją na tym terenie nielicznych, ale zatrudniających po kilkaset robotników fabryk wyrobów tytoniowych. Uderza także szybki wzrost w dzielnicy muranowskiej przemysłu metalowego, który reprezentowany był głównie przez małe i średnie zakłady specjalizujące się w produkcji galanterii metalowej, w przeciwieństwie do dzielnicy zachodniej, która grupowała wielkie i duże fa-



bryki maszyn i środków transportu. Na przykładzie Muranowa można śledzić rozwój przemysłu konfekcyjnego, który tutaj, zwłaszcza w okolicy Nalewek, był zgrupowany. Zatrudnienie z 1,8‰ w 1879 r. wzrosło do prawie 30‰ w 1914 r. Tak więc obok garbarstwa wyroby konfekcyjne były drugą charakterystyczną gałęzią przemysłu omawianej dzielnicy. Dostyc wysokie wskaźniki dla przemysłu mineralnego należy tłumaczyć dużą liczbą zakładów kamieniarskich, lokalizujących się koło cmentarza katolickiego na Powązkach oraz żydowskiego i wyznań protestanckich.

Dzielnica muranowska, której główną cechą była funkcja handlowa, pod względem przemysłowym daje się określić jako skupisko liczne go i drobnego przemysłu galanteryjnego (metalowy). Na Muranowie zlokalizowane były nieliczne wielkie fabryki przemysłu garbarskiego i spożywcze go (branża tytoniowa). Oba te rodzaje wytwórczości koncentrowały się zwarcie. Okolice ulic Pawiej, Miłej, Bonifraterskiej tworzyły skupisko przemysłowe, zaś teren północno-zachodni był miejscem, gdzie grupował się wielki przemysł garbarski i w jego pobliżu produkcja kamieniarska.

Przemysł w dzielnicy śródmiejskiej to głównie zakłady niewielkie (zob. tabl. 36), choć ilościowo stanowiące wysoki odsetek w strukturze ilościowej fabryk wszystkich dzielnic Warszawy. Świadczą o tym wskaźniki dla przemysłu metalowego, które nawet wzrastały z 18 do 22‰, przy niewielkim powiększeniu się zatrudnienia i wartości produkcji.

Śródmieście skupiało natomiast wysoki procent przemysłu konfekcyjnego i poligraficznego. Fabryki konfekcyjne lokalizowały się w pobliżu magazynów i sklepów tej branży, tak typowych dla charakteru ulic dzielnicy śródmiejskiej. Podobnie i drukarnie, które powiązane były z redakcjami czasopism skupionych zwłaszcza przy Krakowskim Przedmieściu i Nowym Świecie.

Warto dodać, że wraz z rozszerzeniem się funkcji śródmieścia zwiększył się zasięg przestrzenny zlokalizowanego tu przemysłu. W latach siedemdziesiątych i dziewięćdziesiątych skupiał się głównie na ulicach: Bielańskiej, Królewskiej, Daniłowiczowskiej, Długiej i Miodowej. Potem przesunął się na linię ulicy Marszałkowskiej i jej przecznice.

Dzielnica łazienkowska swoją strukturą przemysłu była niejako kontynuacją śródmiejskiego charakteru przemysłowego, choć odsetki poszczególnych gałęzi były o wiele mniejsze (zob. tabl. 37). Pewien wzrost widać w przemyśle metalowym, na który składały się także drobne zakłady galanterii metalowej. Wysoki odsetek dla przemysłu spożywczego w roku 1879 spowodowany był faktem, iż istniało tam kilka młynów, fabryka tytoniowa, które później zostały zlikwidowane. W dzielnicy tej najwcześniej powstał przemysł konfekcyjny, którego udział w późniejszym okresie zmniejszył się w związku z jego rozwojem w śródmieściu i dzielnicy muranowskiej.

Dzielnica łazienkowska w omawianym okresie rozwijała się przestrzennie w stronę południową wzdłuż osi ulicy Marszałkowskiej i jej

przecznic. Dlatego też i tutaj można bardzo wyraźnie śledzić rozszerzanie się lokalizacji przemysłowej. W latach siedemdziesiątych i dziewięćdziesiątych XIX wieku fabryki koncentrowały się w okolicach skrzyżowania Alej Jerozolimskich i Marszałkowskiej, potem jednak zmiany przestrzenne ku południowi wytyczyły podobny kierunek rozwojowi przemysłu. Wiele fabryk powstawało w początkowym biegu ul. Marszałkowskiej, Mokotowskiej, a także na ulicach Wilczej, Kruczej, Pięknej i Bagateli. Rodzaj przemysłu w dzielnicy łazienkowskiej, a także forma i charakter asortymentu produkcji nie wywarły przemysłowych cech na wyglądzie tych ulic.

Utrata funkcji przemysłowych dzielnicy nadwiślańskiej nie doprowadziła jednak do całkowitego zaniku przemysłu na tym terenie (zob. tabl. 38). Powiśle pozostało nadal miejscem, gdzie do końca omawianego okresu egzystowały dwa wielkie zakłady przemysłu metalowego: fabryki Lilpop, Rau i Loewenstein oraz K. Rudzkiego. One właściwie kształtowały wysokość wskaźników przemysłu metalowego w tej dzielnicy, co szczególnie uwidacznia się w wysokim stopniu mechanizacji. Jak wynika z danych dotyczących przemysłu chemicznego i mineralnego, wskazujących na duże wahania kolejnych wskaźników, fabryki tych gałęzi nie wiązały dłużej miejsca swego pobytu z tym terenem. Powiśle charakteryzowało się natomiast wysokim udziałem przemysłu drzewnego w skali całego miasta. Licznie zlokalizowane tutaj fabryki różnych wyrobów stolarskich, głównie mebli, korzystały z bliskości Wisły. Transport bowiem materiału drzewnego odbywał się nadal w dużym stopniu drogą wodną (spław drzewa).

Mówiąc o lokalizacji przemysłu na Powiślu trzeba pamiętać, że jego zasięg przestrzenny wyznaczony był układem sieci ulicznej: Czerniakowskiej, Ludnej, Solca, Okręg oraz Fabrycznej, Przemysłowej i Rozbrat. Na początku XX w. przemysł lokalizował się dalej na południe wzdłuż ul. Czerniakowskiej oraz na ulicach położonych bliżej Wisły: Zajęcza, Topiel, Drewniana, Dobra.

Powiśle, choć traciło swoje znaczenie jako centrum przemysłu, ze względu na koncentrację na małym terenie fabryk oraz dużego skupiska zamieszkałej tam ludności robotniczej przez cały omawiany okres zachowało swój przemysłowo-proletariacki charakter.

Dzielnica staromiejska jest przykładem, jak w okresie przemian wielokapitalistycznych stara część miasta traci stopniowo swoje znaczenie, a nabiera cech zespołu zabytkowego, który pod względem funkcjonalnym staje się anachroniczny w stosunku do dzielnic ukształtowanych o wiele później i rozwijających się w związku z nowymi stosunkami społeczno-gospodarczymi (zob. tabl. 39).

Tabela przedstawia systematyczne zmniejszanie się odsetków prawie wszystkich gałęzi przemysłu. W pierwszym tylko okresie dzielnica staromiejska koncentrowała nieliczne w ogóle fabryki przemysłu konfekcyjnego-

go (małe wytwórnie kapeluszy, kwiatów sztucznych, gorsetów). Odsetki jednak uległy szybkiemu obniżeniu, gdy przemysł ten zaczął się gwałtownie rozwijać w innych dzielnicach. W dzielnicy staromiejskiej znajdowały się drobne i małe zakłady przemysłowe w niewielkim stopniu zmechanizowane.

Mokotów należał do jednej z dzielnic podmiejskich. Do lat dziewięćdziesiątych był prawie pozbawiony przemysłu (zob. tabl. 40). Wysokie odsetki wytwórczości mineralnej w 1879 r. (prawie 63% ogólnej liczby zatrudnionych) spowodowane były lokalizacją w Mokotowie cegielni, które nie przetrwały długo. Początkowo liczne cegielnie na przedmieściach zanikały prawie zupełnie w związku z powstaniem wielkich przedsiębiorstw cegielnianych w dalszych powiatach guberni warszawskiej. W latach dziewięćdziesiątych odsetki przemysłu mineralnego ulegały znacznemu obniżeniu.

Największe ożywienie przemysłowe na Mokotowie przypadło na lata poprzedzające schyłek omawianego okresu, co związane było z ogólną tendencją przenikania przemysłu z miasta na jego peryferie. Wiele nowo założonych fabryk, nie mogąc sobie znaleźć miejsca w coraz zwarciej zabudowanym obszarze miejskim, lokowało się na terenach, gdzie panowała swoboda przestrzenna i gdzie tańsze były place. Dużym brakiem, który obniżał wartość tych obszarów pod budownictwo fabryczne, było znaczne oddalenie od dworców kolejowych.

Większość fabryk znajdowała się przy ulicach: Belwederskiej, Madałińskiego (b. Grodzka) oraz na głównej arterii dzielnicy ul. Puławskiej (b. Nowoaleksandryjska). Bliższa analiza lokalizacji zakładów przemysłowych dla roku 1914 wykazuje, iż w dalszym ciągu najwięcej fabryk zakładano przy ul. Puławskiej, choć budownictwo przemysłowe rozciągnęło się i na dalsze ulice Mokotowa wytyczone już na początku XX wieku. Pojawiły się fabryki na ul. Wiśniowej, Kazimierzowskiej, Sandomierskiej, Stępińskiej, Lubelskiej.

Industrializacja dzielnicy wolskiej rozpoczęła się właściwie od schyłku XIX wieku (zob. tabl. 41). Najwcześniej lokalizował się na Woli przemysł metalowy. O jego wielkości decydowały w XX wieku przenoszone z Powiśla kolejno oddziały zakładów Lilpopa oraz założone u schyłku XIX wieku zakłady maszynowe Gerlach i Pulst, a także fabryka kolejek i dróg dojazdowych „Parowóz”. Wola koncentrowała także znaczny procent przemysłu włókienniczego, w końcu XIX wieku powstała jedna z największych fabryk włókienniczych w Warszawie — „Drezdeńska Manufaktura Tiulu, Koronek i Firanek”. Już na początku XX stulecia na Woli założono trzy duże garbarnie posiadające w pełni kapitalistyczny charakter.

Na Woli istniały dogodne warunki do lokalizowania dużych zakładów, dla których nie było miejsca w zwarcie już zabudowanych granicach administracyjnych miasta. W kilku przypadkach dalszy rozwój za-

kładów związany był ze zmianą lokalizacji. Właśnie na Woli panowały ku temu sprzyjające warunki także z powodu bliskiego sąsiedztwa dworców i linii kolei obwodowej. Wola ze względu na strukturę wielkościową i branżową swego przemysłu, zwłaszcza metalowego, stanowiła niejako naturalną kontynuację obszaru przemysłowego dzielnicy zachodniej.

Rozwój przemysłu na Pradze przebiegał analogicznie jak w dzielnicy wolskiej (zob. tabl. 42). Stworzenie umocnień przeciwpowodziowych i bliskość dworców kolejowych uczyniła ten obszar atrakcyjny dla przemysłu, tylko w wypadku przemysłu metalowego miał miejsce wzrost w ogólnej strukturze tej gałęzi. Początkowo wysokie odsetki w przemyśle chemicznym w związku z jego rozwojem na innych terenach zmniejszyły się. Obniżenie się wielkości wytwórczości drzewnej na początku XX wieku spowodowało przeniesienie wielkiej fabryki meblarskiej Tow. Akc. „Wojciechów” na prowincję do Kamieńska w gub. piotrkowskiej.

Już w wieku XX na Pradze zaczęło wytwarzać się większe skupisko przemysłu konfekcyjnego, udział którego zmniejszył się znacznie w 1914 w związku z szybszym tempem rozwoju tej gałęzi w śródmieściu i Muranowie. W ostatnich latach badanego okresu na Pradze pojawił się przemysł papierniczy. Znaczne przesunięcia dokonały się w układzie przestrzennym przemysłu. Warto jeszcze nadmienić, że duże zmiany w strukturze przemysłowej Pragi spowodował fakt, iż w latach osiemdziesiątych powstał tu duży ośrodek hutniczy, po kilku latach zlikwidowany. Zestawienia tabelaryczne nie uwzględniają tej kwestii.

W latach 70—90-ych XIX wieku przemysł skupiał się głównie na ul. Targowej i jej najbliższych przecznicy. W miarę rozwoju przestrzennego powstawały nowe fabryki przy świeżo wytyczonych ulicach. Nowe zakłady przemysłowe budowano przy ul. Brzeskiej, Radzywińskiej, Żabkowskiej, Grochowskiej, Terespolskiej, Objazdowej, Brukowej. Przemysł lokalizował się także na Targówku i Pelcowiznie.

Dotychczasowe rozważania prowadzą do wniosku, że przemysł Warszawy rozproszony był po całym mieście w jego granicach administracyjnych oraz na ówczesnych przedmieściach. Większość ulic posiadała zakłady fabryczne o różnej wielkości i profilu przemysłowym. Mimo nasycenia całego obszaru miasta zakładami można wyodrębnić obszary o pewnej specyfice przemysłowej.

Fakt tak dużego nasycenia miasta przemysłem świadczy o jego wielkiej żywotności i prężności. Lokalizacja przemysłu i zmiany przestrzenne postępowały etapami, wyznaczonymi przemianami kapitalistycznymi. Przemysł początkowo skoncentrowany w samym mieście wraz z rozwojem wielkościowym przesunął się do dzielnic peryferyjnych, choć tradycje starej lokalizacji były bardzo silne.

Tabl. 33. Udział dzielnic Warszawy w strukturze przemysłowej miasta  
(w procentach)

Dzielnica	1879				1893				1904				1914			
	Fabr.	Robot.	Wart. prod.	KM	Fabr.	Robot.	Wart. prod.	KM	Fabr.	Robot.	Wart. prod.	KM	Fabr.	Robot.	Wart. prod.	KM
Łazienkowska	8,5	12,3	13,3	3,9	11,3	6,5	6,8	5,7	8,7	7,8	6,1	4,9	7,3	6,5	6,1	4,0
Mokotów	2,7	3,1	1,2	—	2,3	1,9	1,3	1,5	1,4	1,3	1,0	0,4	4,3	4,2	3,4	4,6
Muranów	24,7	21,9	24,9	18,7	21,4	26,2	23,9	13,8	15,4	14,9	19,4	13,8	20,4	18,9	21,6	16,9
Powisłe	8,9	17,6	16,2	15,4	9,7	15,0	18,6	28,5	5,7	12,1	13,8	14,4	4,7	9,6	10,9	14,3
Praga	5,6	2,2	3,1	—	6,5	8,4	8,3	6,9	6,2	15,0	15,5	20,6	5,4	11,3	11,2	16,4
St. Miasto	3,5	5,5	3,8	4,4	4,2	2,3	1,1	0,7	1,5	1,9	1,5	2,8	1,9	1,4	0,7	0,4
Śródmieście	12,7	7,3	4,6	0,6	15,6	5,2	4,3	1,6	25,2	11,3	8,1	3,1	22,4	11,3	8,5	2,9
Wola	1,8	1,6	0,7	1,8	6,2	4,7	2,9	7,5	7,8	9,1	10,6	17,3	5,7	10,7	14,3	16,1
Zachodnia	31,6	28,5	32,2	55,2	22,8	29,8	32,8	33,7	28,1	26,6	24,0	22,7	27,9	26,1	23,3	24,4

Źródło: P. A. Orłow, *Ukazatel fabrik i zawodow...*, S. Pietierburg 1881; tenże, *Ukazatel fabrik i zawodow...*, S. Pietierburg 1895; L. Jeziorański, *Księga adresowa przemysłu fabrycznego Królestwa Polskiego* 1905; A. R. Sroka, *Przemysł i handel...*; D. P. Kandaurow, *Fabrizno-zawodskaja...*

Tabl. 34. Przemysł dzielnicy zachodniej na tle przemysłu warszawskiego  
(w procentach)

Przemysł	1879				1893				1904				1914			
	Fabr.	Robot.	Wart. prod.	KM	Fabr.	Robot.	Wart. prod.	KM	Fabr.	Robot.	Wart. prod.	KM	Fabr.	Robot.	Wart. prod.	KM
Metalowy	41,8	39,9	40,2	66,3	34,5	49,4	50,6	43,9	37,8	34,4	34,2	30,1	32,3	30,2	31,1	32,8
Spożywczy	43,8	19,8	31,2	—	36,5	30,4	40,2	42,6	36,2	43,6	37,6	57,8	32,9	36,3	26,2	38,1
Garbarski	11,1	21,9	33,0	—	2,3	6,9	11,6	18,0	2,4	1,2	0,5	—	9,3	2,6	0,7	0,2
Chemiczny	7,4	3,2	12,5	—	6,8	4,2	4,4	4,7	19,2	15,4	18,5	12,0	16,2	15,9	15,4	18
Mineralny	22,2	9,4	21,4	—	17,7	6,6	13,9	10,4	23,8	15,5	25,4	8,9	28,5	19,2	28,0	27,4
Drzewny	16,7	26,7	18,6	—	21,6	16,7	13,0	3,5	24,6	25,6	19,8	13,5	36,9	27,6	23,8	27,6
Włókienniczy	16,6	7,4	18,9	—	19,0	14,6	12,3	4,5	25,1	7,5	6,7	3,1	29,2	13,6	12,5	5,9
Konfekcyjny	16,6	32,2	12,4	—	5,0	4,8	7,2	28,6	15,2	11,4	10,6	6,8	14,4	22,5	17,5	15,8
Papierniczy	28,6	18,4	28,7	—	23,2	21,4	8,1	23,3	39,2	50,6	36,9	26,6	36,2	32,4	31,8	20,1
Poligraficzny*	.	.	.	.	.	.	.	.	16,1	12,1	13,3	12,3	23,9	22,0	24,8	25,4
Inny	—	—	—	—	—	—	—	—	37,6	37,1	44,7	—	44,4	38,9	61,2	56,8

\* Nie rejestrowany w Warszawie do 1893 r.

Źródło: jak w tabl. 33.

Tabl. 35 Przemysł dzielnicy muranowskiej na tle przemysłu warszawskiego  
(w procentach)

Przemysł	1879				1893				1904				1914			
	Fabr.	Robot.	Wart. prod.	KM	Fabr.	Robot.	Wart. prod.	KM	Fabr.	Robot.	Wart. prod.	KM	Fabr.	Robot.	Wart. prod.	KM
Metalowy	11,7	2,9	2,5	—	15,4	8,5	3,2	5,5	12,5	11,5	10,0	11,6	14,8	14,2	11,5	13,7
Spożywczy	20,6	37,8	27,2	—	18,2	51,6	28,4	7,0	12,0	28,9	13,7	1,9	12,7	24,5	22,2	2,4
Garbarski	85,2	77,5	66,0	—	59,0	80,8	81,0	75,6	61,9	76,9	86,3	89,4	46,8	61,8	73,6	78,1
Chemiczny	25,9	16,8	13,7	—	15,9	9,7	6,8	—	15,4	13,5	19,8	7,2	16,2	14,1	15,4	6,5
Mineralny	12,2	3,8	4,5	—	5,9	1,3	2,1	—	23,8	17,2	14,9	43,4	20,6	15,6	13,3	25,4
Drzewny	16,7	33,2	36,8	—	13,5	33,4	30,9	3,5	12,3	5,8	9,6	12,1	13,1	14,4	16,7	23,9
Włókienniczy	50,2	26,8	33,8	—	31,2	24,2	30,5	43,1	8,4	7,1	4,1	4,5	19,6	21,2	11,3	6,7
Konfekcyjny	34,4	1,8	2,9	—	20,2	36,8	29,9	—	16,4	15,8	18,5	7,7	41,4	27,3	32,3	19,9
Papierniczy	28,6	16,6	26,8	—	30,7	16,8	26,7	3,7	12,2	10,3	13,5	9,4	25,0	17,9	11,7	4,7
Poligraficzny	.	.	.	.	.	.	.	.	5,3	2,6	3,3	.	12,5	6,8	4,3	4,9
Inny	—	—	—	—	—	—	—	—	8,3	7,1	7,4	—	3,8	2,2	0,8	—

Źródło: jak w tabl. 33.



T a b l. 36. Przemysł dzielnicy śródmiejskiej na tle przemysłu warszawskiego  
(w procentach)

Przemysł	1879				1893				1904				1914			
	Fabr.	Robot.	Wart. prod.	KM	Fabr.	Robot.	Wart. prod.	KM	Fabr.	Robot.	Wart. prod.	KM	Fabr.	Robot.	Wart. prod.	KM
Metalowy	18,3	7,8	3,4	—	15,4	2,5	2,8	—	21,3	5,8	4,2	2,3	22,3	6,4	6,1	2,1
Spożywczy	4,3	0,9	3,4	—	7,3	0,6	0,5	1,7	8,0	1,8	3,9	0,6	9,7	6,3	6,4	2,2
Garbarski	3,7	0,6	1,0	—	2,3	0,6	0,6	—	—	—	—	—	6,2	1,0	1,2	—
Chemiczny	14,8	8,5	4,9	—	9,1	10,5	14,3	—	13,5	11,2	10,4	14,1	10,0	7,6	4,8	0,1
Mineralny	7,6	7,4	6,8	—	14,8	4,4	8,9	20,8	14,3	7,8	21,4	17,2	14,4	4,7	8,2	11,2
Drzewny	22,2	9,0	11,4	—	10,8	3,3	2,5	—	24,6	12,8	10,8	6,7	16,1	5,2	6,7	1,9
Włókienniczy	—	—	—	—	6,6	2,5	1,9	2,2	5,5	0,6	0,8	—	9,7	3,2	0,9	0,5
Konfekcyjny	33,4	56,4	62,2	—	46,6	27,2	31,2	—	50,6	42,8	41,7	5,5	32,3	30,6	30,7	5,1
Papierniczy	—	—	—	—	11,5	13,3	9,7	5,6	29,2	14,6	16,1	7,4	24,1	17,3	17,9	5,6
Poligraficzny	.	.	.	.	.	.	.	.	73,3	51,9	42,9	39,8	53,4	50,8	43,9	47,2
Inny	—	—	—	—	—	—	—	—	33,3	38,9	33,7	—	32,7	26,0	20,9	26,1

Źródło: jak w tabl. 33.

Tabl. 37. Przemysł dzielnicy łazienkowskiej na tle przemysłu warszawskiego  
(w procentach)

Przemysł	1879				1893				1904				1914			
	Fabr.	Robot.	Wart. prod.	KM	Fabr.	Robot.	Wart. prod.	KM	Fabr.	Robot.	Wart. prod.	KM	Fabr.	Robot.	Wart. prod.	KM
Metalowy	3,3	2,9	1,3	—	10,1	2,4	1,3	2,6	7,2	6,7	4,5	3,3	7,3	5,5	4,8	2,7
Spożywczy	16,4	32,6	33,1	—	18,3	7,6	10,3	10,0	13,3	7,3	7,6	3,0	10,2	7,3	6,2	3,1
Garbarski	—	—	—	—	9,1	3,3	1,8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Chemiczny	3,7	4,7	7,5	—	6,8	1,8	1,5	—	11,6	6,3	6,6	7,7	8,7	10,7	9,6	2,8
Mineralny	7,6	2,6	8,9	—	8,8	5,4	9,2	—	11,9	7,0	6,8	3,8	6,3	7,1	3,8	—
Drzewny	5,5	1,8	3,2	—	27,1	12,8	13,9	20,1	15,2	4,5	4,9	3,3	13,2	5,4	4,8	5,4
Włókienniczy	16,6	38,3	31,6	—	10,0	16,6	7,5	—	16,6	13,7	10,7	6,0	13,8	10,3	14,7	7,8
Konfekcyjny	16,6	9,5	22,5	—	5,0	4,2	7,9	—	2,5	4,3	0,5	14,8	1,9	4,6	4,4	21,9
Papierniczy	28,6	27,6	14,6	—	15,4	15,5	15,9	15,5	12,2	10,4	9,0	19,0	3,7	3,5	2,4	0,9
Poligraficzny	.	.	.	.	.	.	.	.	3,6	32,5	39,6	43,0	8,3	19,9	25,4	21,1
Inny	—	—	—	—	—	—	—	—	8,3	11,3	9,9	—	7,7	9,1	7,1	13,2

Źródło: jak w tabl. 33.

Tabl. 38. Przemysł dzielnicy Powiśle na tle przemysłu warszawskiego  
(w procentach)

Przemysł	1879				1893				1904				1914			
	Fabr.	Robot.	Wart. prod.	KM	Fabr.	Robot.	Wart. prod.	KM	Fabr.	Robot.	Wart. prod.	KM	Fabr.	Robot.	Wart. prod.	KM
Metalowy	13,4	32,9	41,8	20,2	9,2	23,2	32,4	33,6	6,1	15,0	23,7	18,7	5,6	11,6	13,3	14,0
Spożywczy	6,8	3,9	0,5	—	6,3	3,6	4,8	20,4	12,0	6,5	5,6	2,2	8,5	8,6	6,3	4,7
Garbarski	—	—	—	—	15,9	2,5	2,2	—	4,8	3,3	1,4	0,7	6,2	2,7	0,8	0,4
Chemiczny	11,1	37,7	33,8	—	6,8	21,9	24,1	58,3	3,8	10,2	5,6	—	6,3	6,8	11,2	33,7
Mineralny	12,2	2,4	2,9	—	20,6	8,9	7,0	26,5	7,2	2,4	3,4	5,1	7,9	4,1	12,1	5,6
Drzewny	27,8	23,5	26,4	—	21,6	16,4	19,1	72,9	12,3	24,2	33,4	29,3	6,9	35,4	40,4	23,4
Włókienniczy	16,6	27,5	15,7	—	6,6	13,2	19,6	22,3	5,5	11,5	13,1	15,8	2,7	8,9	18,6	21,6
Konfekcyjny	—	—	—	—	3,3	10,4	9,6	71,4	1,2	5,8	7,1	34,2	0,9	3,2	8,5	27,6
Papierniczy	—	—	—	—	7,7	17,6	11,2	5,1	—	—	—	—	0,9	0,9	2,1	3,4
Poligraficzny	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Inny	—	—	—	—	—	—	—	—	4,2	3,2	3,4	—	3,8	5,0	—	—

Źródło: \*jak w tabl. 33.

Tabl. 39. Przemysł dzielnicy starmiejskiej na tle przemysłu warszawskiego  
(w procentach)

Przemysł	1879				1893				1904				1914			
	Fabr.	Robot.	Wart. prod.	KM	Fabr.	Robot.	Wart. prod.	KM	Fabr.	Robot.	Wart. prod.	KM	Fabr.	Robot.	Wart. prod.	KM
Metalowy	6,6	9,9	8,8	5,7	2,7	1,4	0,7	0,6	1,1	0,9	0,4	0,5	1,0	0,5	0,3	0,5
Spożywczy	1,3	4,3	2,9	—	—	—	—	—	1,3	1,4	0,8	0,3	1,8	1,3	0,5	0,2
Garbarski	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Chemiczny	11,1	1,8	0,9	—	6,8	1,7	1,5	—	—	—	—	—	1,2	1,7	1,1	0,2
Mineralny	3,7	1,7	1,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,6	0,2	0,4	—
Drzewny	—	—	—	—	2,7	0,5	—	—	1,4	0,8	0,5	—	1,5	1,4	0,5	0,7
Włókienniczy	—	—	—	—	10,0	13,2	10,2	—	5,5	6,5	7,9	11,2	—	—	—	—
Konfekcyjny	—	—	—	—	16,7	9,8	8,3	—	5,3	7,0	4,3	—	4,6	6,3	3,9	—
Papierniczy	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,8	1,9	0,9	1,5
Poligraficzny	—	—	—	—	—	—	—	—	1,7	0,9	0,9	4,0	2,1	0,5	1,5	1,4
Inny	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Źródło: jak w tabl. 33.

Tabl. 40. Przemysł dzielnicy mokotowskiej na tle przemysłu warszawskiego  
(w procentach)

Przemysł	1879				1893				1904				1914			
	Fabr.	Robot.	Wart. prod.	KM	Fabr.	Robot.	Wart. prod.	KM	Fabr.	Robot.	Wart. prod.	KM	Fabr.	Robot.	Wart. prod.	KM
Metalowy	—	—	—	—	—	—	—	—	1,5	0,7	0,8	0,4	5,6	4,0	4,4	4,3
Spożywczy	—	—	—	—	1,2	—	0,4	—	1,3	0,2	—	—	6,2	1,9	0,4	0,4
Garbarski	—	—	—	—	2,3	0,3	0,1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Chemiczny	—	—	—	—	9,1	15,4	11,6	9,4	3,8	13,7	6,7	3,4	6,3	12,8	9,3	3,8
Mineralny	26,9	62,9	46,9	—	8,8	18,3	10,1	24,6	—	—	—	—	3,3	1,9	4,2	0,4
Drzewny	—	—	—	—	—	—	—	—	1,4	1,9	1,5	—	4,6	3,8	1,8	0,8
Włókienniczy	—	—	—	—	3,3	2,5	—	—	—	—	—	—	2,7	1,4	1,8	1,9
Konfekcyjny	—	—	—	—	1,6	3,7	3,5	—	1,2	2,1	1,1	—	1,9	2,9	1,2	1,7
Papierniczy	—	—	—	—	—	—	—	—	4,8	5,7	9,1	2,7	4,6	15,5	13,1	52,8
Poligraficzny	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Inny	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,7	11,0	3,3	3,9

Źródło: jak w tabl. 33.

Tabl. 41. Przemysł dzielnicy wolskiej na tle przemysłu warszawskiego  
(w procentach)

Przemysł	1879				1893				1904				1914			
	Fabr.	Robot.	Wart. prod.	KM	Fabr.	Robot.	Wart. prod.	KM	Fabr.	Robot.	Wart. prod.	KM	Fabr.	Robot.	Wart. prod.	KM
Metalowy	3,3	1,8	1,1	2,3	8,2	6,8	3,4	9,1	7,2	9,2	10,6	15,7	6,0	11,9	15,7	14,7
Spożywczy	—	—	—	—	3,7	1,1	0,9	4,3	5,3	4,2	12,2	12,9	8,4	6,9	13,1	18,1
Garbarski	—	—	—	—	9,1	5,6	2,7	6,4	23,8	13,8	9,8	8,8	18,7	23,4	19,2	16,8
Chemiczny	—	—	—	—	11,4	4,9	3,8	3,5	15,4	14,5	14,6	47,3	15,0	10,5	9,6	15,4
Mineralny	7,6	9,8	7,1	—	11,7	6,9	5,6	—	9,5	10,9	3,6	14,0	6,3	5,4	4,4	4,3
Drzewny	—	—	—	—	—	—	—	—	5,5	1,2	1,9	0,7	3,1	2,6	2,7	2,9
Włókienniczy	—	—	—	—	3,3	1,2	2,7	5,6	22,2	28,3	19,7	28,3	15,4	30,0	34,4	30,7
Konfekcyjny	—	—	—	—	1,6	3,1	2,4	—	3,8	3,3	1,6	6,8	1,3	1,4	0,6	5,6
Papierniczy	14,2	37,4	29,9	—	11,5	15,4	28,4	46,8	2,4	8,4	15,4	34,9	1,8	6,3	15,8	10,3
Poligraficzny	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Inny	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,9	7,8	6,7	—

Źródło: jak w tabl. 33.

Tabl. 42. Przemysł dzielnicy praskiej na tle przemysłu warszawskiego  
(w procentach)

Przemysł	1879				1893				1904				1914			
	Fabr.	Robot.	Wart. prod.	KM	Fabr.	Robot.	Wart. prod.	KM	Fabr.	Robot.	Wart. prod.	KM	Fabr.	Robot.	Wart. prod.	KM
Metalowy	1,6	1,9	0,9	—	4,5	5,8	5,6	4,7	5,3	15,8	11,6	17,4	5,1	15,7	12,8	15,2
Spożywczy	6,8	0,7	1,7	—	8,5	2,3	6,2	7,6	10,6	6,1	18,6	21,3	9,6	5,5	15,9	27,3
Garbarski	—	—	—	—	—	—	—	—	7,1	4,8	3,0	1,1	12,8	8,5	4,5	4,5
Chemiczny	25,9	27,3	26,7	—	27,3	29,9	32,0	24,1	17,3	15,2	17,8	8,3	20,0	19,9	23,6	19,3
Mineralny	—	—	—	—	11,7	48,2	43,2	17,7	9,5	39,2	24,5	7,6	11,1	41,8	25,6	25,7
Drzewny	11,1	5,8	3,6	—	2,7	16,9	20,6	—	2,7	23,2	17,6	34,4	4,6	4,2	2,6	13,4
Włókienniczy	—	—	—	—	10,0	12,0	15,3	22,3	11,2	24,8	37,0	31,1	6,9	11,4	5,8	24,9
Konfekcyjny	—	—	—	—	—	—	—	—	3,8	7,5	14,6	24,2	1,3	1,2	0,9	2,4
Papierniczy	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,9	4,3	4,3	3,4
Poligraficzny	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Inny	—	—	—	—	—	—	—	—	8,3	2,4	0,9	—	—	—	—	—

Źródło: jak w tabl. 33.



Tabl. 43. Struktura gałęziowa przemysłu warszawskiego

Przemysł	1879			1893			1901			1904			1914		
	Liczba fabryk	Liczba robotników	Wartość prod. w tys. rubli	Liczba fabryk	Liczba robotników	Wartość prod. w tys. rubli	Liczba fabryk	Liczba robotników	Wartość prod. w tys. rubli	Liczba fabryk	Liczba robotników	Wartość prod. w tys. rubli	Liczba fabryk	Liczba robotników	Wartość prod. w tys. rubli
Metalowy	60	5 964	7 676	110	7 431	11 139	140	17 710	31 507	273	23 463	39 139	503	32 698	65 874
Spożywczy	76	4 367	10 562	82	3 383	8 186	66	3 890	12 063	80	4 780	18 456	240	7 876	35 522
Garbarski	27	1 186	4 741	44	1 365	4 125	35	1 800	9 088	43	2 486	12 215	32	2 901	19 326
Chemiczny	27	434	2 011	44	807	2 245	29	1 275	3 626	57	1 843	6 915	82	3 509	15 533
Mineralny	27	763	830	34	845	809	23	1 156	1 492	42	1 554	2 811	63	2 761	4 495
Włókienniczy	16	135	127	31	1 435	1 205	24	5 487	8 028	36	5 688	12 918	72	7 287	16 637
Konfekcyjny	7	228	245	62	1 359	1 038	32	2 114	3 031	79	4 313	7 048	308	10 330	15 806
Drzewny	18	811	496	35	1 592	1 249	24	2 178	2 662	74	6 811	6 279	130	5 022	7 410
Papierniczy	8	174	200	26	712	433	14	809	961	44	1 791	1 942	110	3 611	5 813
Poligraficzny	.	.	.	.	.	.	35	1 226	1 239	56	2 065	2 185	96	2 626	3 460
Inny	22	471	523	17	279	210	6	280	332	24	838	1 006	51	1 590	2 980
Razem	278	14 533	27 411	485	19 208	30 639	428	37 925	74 029	808	55 632	110 914	1 687	80 211	192 856

Źródło: jak w tabl. 33.

T a b l. 44. Przemysł warszawski na tle gałęzi przemysłu Królestwa Polskiego  
(w procentach)

Przemysł	1873			1901		
	liczba fabryk	liczba robotn.	wart. produkcji	liczba fabryk	liczba robotn.	wart. produkcji
Metalowy	17,9	30,6	41,6	50,0	55,0	54,4
Spożywczy	2,7	13,6	17,9	8,6	14,5	18,5
Garbarski	6,9	44,4	66,4	42,2	53,3	68,1
Chemiczny	8,3	21,7	37,3	35,4	48,5	48,5
Mineralny	1,2	3,2	4,2	0,4	1,4	2,7
Włókienniczy	0,6	0,5	0,7	10,3	6,1	5,5
Konfekcyjny	.	.	.	79,0	86,2	82,9
Drzewny	5,8	18,0	12,2	14,0	28,8	33,0
Papierniczy	15,8	7,6	10,8	26,1	16,0	13,2
Poligraficzny	.	.	.	59,6	69,0	75,3

Z r ó d ł o : W. Załęski, *Statystyka porównawcza Królestwa Polskiego. Ludność i stosunki ekonomiczne*, Warszawa 1876; St. Koszutski, *Nasz przemysł wielki na początku XX stulecia*, Warszawa 1905; *Spisok fabrik i zawodow Jewropiejskoj Rossii*, S. Pietierburg 1903.

## Rzemiosło warszawskie

### Rzemiosło w okresie przemian kapitalistycznych

Warszawa pozostawała przez całe XIX stulecie dużym ośrodkiem wytwórczości rzemieślniczej, co znajduje potwierdzenie w analizie materiałów statystycznych ilustrujących przemiany w przemyśle i rzemiośle Warszawy. Charakterystyczne było tu współistnienie przemysłu fabrycznego i produkcji rzemieślniczej.

Nowe funkcje cechów zostały określone prawem wydanym przez namiestnika Królestwa Polskiego z 31 grudnia 1816 r. o urządzeniu rzemioł, kunsztów i profesji oraz przez późniejsze prawo koncesyjne z 1845 r.

Cechy w ciągu XIX wieku straciły wiele ze swych feudalnych form.

Mimo konserwatywnych ram organizacyjnych i dynamicznie rozwijającego się przemysłu kapitalistycznego rzemiosło warszawskie wykazywało dużą prężność. Zgromadzenia cechowe sięgały początkami swej działalności produkcyjnej do schyłku XV stulecia.

Jak wynika z poniższej tablicy, w Warszawie istniały 54 produkcyjne zgromadzenia cechowe. Większość działała od XVI i XVII stulecia. Dwanaście powstało w latach pierwszej połowy XIX wieku, a osiem w okresie przemian kapitalistycznych po 1864 r., co związane było z dalszą specjalizacją wytwórczości rzemieślniczej.

T a b l. 45. Wykaz zgromadzeń cechowych

Grupa	Nazwa cechu	Rok założenia
<b>METALOWA</b> 1—13	1. Blacharzy	1790
	2. Kowali	1572
	3. Kotlarzy	1896
	4. Szpilkarzy, iglarzy, pilnikarzy	1851
	5. Ślusarzy pustarzy	1536
	6. Nożowników i szpadników	1679
	7. Odlewników	1834
	8. Brązowników	1789
	9. Jubilerów i złotników	1516
	10. Kotlarzy miedzi	1655
	11. Pozłotników	1900
	12. Szlifierzy	×
	13. Zegarmistrzów	1752
<b>SPOŻYWCZA</b> 14—21	14. Cukierników	1892
	15. Kuchmistrzów	1888
	16. Młynarzy	1587
	17. Piekarzy	1600
	18. Piernikarzy i woskarzy	1781
	19. Piwowarów	×
	20. Rzeźników	1469
	21. Wędliniarzy	1908
<b>DRZEWNA</b> 22—30	22. Bednarzy	1700
	23. Cieśli	1820
	24. Fortepian-mistrzów	1816
	25. Kołodziei	1705
	26. Formiarzy	1872
	27. Koszykarzy	1874
	28. Meblarzy	1825
	29. Stolarzy	1641
	30. Tokarzy	1774
<b>ODZIEŻOWO- WŁÓKIENNICZA</b> 31—40	31. Kapeluszników	1834
	32. Krawców	1380
	33. Kuśnierzy-czapników	1476
	34. Powroźników-liniarzy	1765
	35. Tapicerów	1843
	36. Tkaczy	1823
	37. Szmuklerów	×
	38. Perukarzy i golarzy	1649
	39. Fryzjerów	1909
	40. Szczotkarzy	1843
<b>MINERALNA</b> 41—44	41. Szklarzy	1520
	42. Mularzy	1818
	43. Rzeźbiarzy-kamieniarzy	1897
	44. Zdunów	1684

Grupa	Nazwa cechu	Rok założenia
<b>CHEMICZNA</b> 45—46	45. Farbiarzy	1845
	46. Mydlarzy	1771
<b>SKÓRZANA</b> 47—52	47. Białoskórników	1833
	48. Garbarzy	1670
	49. Rękawiczników	1736
	50. Rymarzy	1662
	51. Siodlarzy	1557
	52. Szewców	1571
<b>POLIGRAFICZ- NA*</b> 53—54	53. Drukarzy	1788
	54. Introligatorów	1699

\* Zbliżone do organizacji cechowej.

Źródło: W. Hauszyld, *Rzemiosło warszawskie w liczbach*. Warszawa 1918, s. 4—6.

Fakt ten świadczy dowodnie o specyfice rozwoju przemysłowego na terenach wschodnioeuropejskich, nie tak radykalnych i przeobrażających gruntownie strukturę gospodarczą jak w krajach klasycznego rozwoju kapitalizmu. Należy zwrócić uwagę, iż w spisach rzemiosł warszawskich od 1895 r. nie uwzględniono szeregu zawodów rzemieślniczych, co w konsekwencji wpłynęło na niskie dane ogólne o wartości produkcji i stanie zatrudnienia.

Z tego też względu w miarę pełną charakterystykę rzemiosła można przeprowadzić dla lat 90-ych XIX stulecia i porównać z danymi o przemyśle na podstawie jednorodnych źródeł statystycznych.

Problem ten jest o wiele trudniejszy do prześledzenia ze względu na to, że rosyjska statystyka rzemiosła była mniej dokładna od statystyki przemysłu. Stosowana w rejestrach urzędowych granica między przedsiębiorstwem kapitalistycznym a rzemieślniczym wyznaczana była, acz nie zawsze konsekwentnie, stanem zatrudnienia.

Analiza rzemiosła od 1866 r. inaczej wypada odnośnie wskaźników zatrudnienia i wartości produkcji.

Zamieszczona tabela charakteryzuje dynamiczny rozwój rzemiosła warszawskiego, choć przy wyciąganiu ostatecznych wniosków z zestawień statystycznych należy uwzględnić kilka uwag: Statystyka carska zaliczała do rzemiosła duże niekiedy zakłady drukarskie. Od lat 70-ych wliczano „zajęcia, które dawniej uchylały się od obliczeń statystycznych”. Trzeba też zaznaczyć, iż statystyka ówczesna obejmowała tylko rzemiosła, które pozostawały w ramach organizacji cechowej, w ten sposób nie jesteśmy obecnie w stanie odtworzyć możliwie optymalnego stanu całego rzemiosła produkcyjnego.

T a b l. 46. Rzemiosło warszawskie w latach 1866—1894

Lata	Liczba zatrudnionych	% %	Wartość produkcji w tys. rubli	% %
1866	8 409	100	5 849	100
1867	8 427	101	5 530	94
1868	7 518	89	4 920	84
1869	6 385	76	3 982	68
1870	5 735	68	3 338	57
1871	10 526	125	4 650	79
1872	11 191	132	6 040	103
1873	11 153	133	6 603	112
1874	13 202	156	7 842	134
1875	13 258	157	8 368	143
1876	14 814	176	9 882	169
1877	17 232	204	10 846	185
1878	19 619	233	28 531	487
1879	24 489	291	31 184	533
1880	29 177	347	30 911	528
1881	29 625	352	31 258	534
1882	32 424	385	30 998	529
1883	36 846	438	31 818	544
1884	38 266	455	37 837	646
1885	39 796	473	34 633	592
1886	40 493	481	36 151	618
1887	43 378	516	40 008	684
1888	46 163	549	41 699	712
1889	47 539	565	42 057	719
1890	47 590	566	44 773	765
1891	47 720	567	44 735	765
1892	50 215	597	46 395	793
1893	52 881	628	51 631	882
1894	53 250	633	56 969	974

Z r ó d ł o: *Adres kalendar goroda Warszawy 1899*, s. 106; *Obzor goroda Warszawy 1889—1894*.

Wszystkie wyżej poczynione spostrzeżenia mogą skłaniać do szacunkowego obniżenia danych, jak również do ich znacznego podniesienia.

Biorąc za punkt wyjścia rozważań rok 1866, widać iż najbliższe lata charakteryzował pewien regres wyrażający się w spadku liczby zatrudnionych i wartości produkcji. Wzrost nastąpił od lat 70-ych, przyczyny tego widzieli współcześni w „zmniejszeniu się w społeczeństwie przesądów dotyczących zajęć rzemieślniczych i pojawieniu się wśród młodzieży tendencji bardziej praktycznych i utylitarnych”.

Skutki reformy uwłaszczeniowej całkiem wyraźnie oddziaływały na przemysł Warszawy po 1870 r., a tym samym spowodowały ożywienie w rzemiośle. Warszawskie rzemiosło produkowało głównie na rynek lokalny i dalszy (Królestwo Polskie i cesarstwo — głównie konfekcję). Napływ

ludności do Warszawy zwiększał zapotrzebowanie na rynku zbytu i przyczyniał się do powstawania nowych licznych miejsc pracy w rzemiośle. Zatrudnienie w rzemiośle wzrastało systematycznie, końcowy wskaźnik zatrudnienia był wysoki — 633<sup>0</sup>/<sub>0</sub>; dane liczbowe charakteryzują się oprócz pierwszych lat po 1866 r. gwałtownym powiększeniem, skok o prawie 250<sup>0</sup>/<sub>0</sub> między rokiem 1877 a 1880 spowodowany być może korektą w kryteriach klasyfikacji, nie zmienia jednak wniosku o znacznym ożywieniu w tym okresie. Choć niektóre lata: 1884—1886 i 1888—1890, charakteryzował powolny wzrost, nie widać nigdy regresu.]

O ogólnym stanie zatrudnienia w rzemiośle decydowała liczba majstrów właścicieli zakładów, następnie czeladników i uczniów, stanowiących grupę osób młodych, rekrutujących się w znacznej mierze z prowincji. Dynamikę wzrostu badanego wskaźnika lepiej wyjaśni analiza tej kwestii, gdy dokona się podziału całego zatrudnienia na grupę majstrów, czeladników i uczniów.

T a b l. 47. Zatrudnienie w rzemiośle warszawskim

Lata	Majstrowie	%	Czeladnicy	%	Uczniowie	%
1871	2 988	100	3 198	100	4 340	100
1874	3 038	101	4 275	134	5 889	135
1877	2 943	98	5 049	158	9 240	213
1880	4 563	153	8 928	279	15 686	361
1883	4 984	167	11 908	372	19 954	459
1886	5 841	195	14 459	452	20 193	465
1889	7 122	238	16 643	520	23 774	547
1892	9 221	308	21 922	685	19 072	449

Zródło: *Adres kalendar goroda Warszawy 1899*, s. 106; *Obzor goroda Warszawy 1889*.

Z tabeli wynika, iż największe tempo wzrostu zatrudnienia wykazywała grupa czeladników, w latach 1871—1892 aż 685<sup>0</sup>/<sub>0</sub>. Jej udział w strukturze zatrudnienia był wysoki.]

T a b l. 48. Udział grup rzemieślników w ogólnym zatrudnieniu  
(w procentach)

Lata	Majstrowie	Czeladnicy	Uczniowie
1871	27,4	29,3	43,3
1874	23,0	32,4	44,6
1877	17,1	29,3	53,6
1880	15,6	30,4	53,9
1883	13,5	32,3	54,1
1886	14,5	35,7	49,8
1889	14,9	35,2	49,9
1892	18,3	43,8	37,9
1894	17,8	47,5	34,7

Zródło: *Adres kalendar goroda Warszawy 1899*, s. 106; *Obzor goroda Warszawy 1889*.

Udział majstrów w ogólnej strukturze zatrudnienia stale się zmniejszał z 27,4% w 1871 do 17,8% w 1894 r. Grupa uczniów w latach osiemdziesiątych zdobyła sobie bezwzględną przewagę, tracąc jednak w końcowym okresie z powodu wzrostu liczby czeladników, co wiązało się z mniejszym dopływem do rzemiosła młodzieży oraz przejściem starszej jej części do grupy czeladniczej.

Spadek liczby majstrów przy jednoczesnym wzroście ogólnego stanu zatrudnienia może świadczyć o rozszerzeniu wielkości zakładów rzemieślniczych, dowodem na to jest także stale powiększanie się średniej czeladników i uczniów przypadającej na jednego majstra. W roku 1871 średnia ta wynosiła jeden, w ostatnim badanym przekroju 1894 r. prawie trzech czeladników i dwóch uczniów na jednego majstra.

Tabl. 49. Koszty zakupu materiałów, dochód majstra, wartość produkcji na 1 pracującego

Lata	Wydano na kupno materiałów (w rublach)	Dochód majstra (w rublach)	Produkcja na pracującego (w rublach)
1875	4 757	1 163	272
1876	6 762	999	210
1893	27 832	2 461	448
1894	30 543	2 639	469

Zródło: W naszych sprawach, Warszawa 1900, t. II, s. 528.

Tabela powyższa uwzględnia okresy skrajne, gdy rzemiosło osiągnęło wyższy poziom i wkroczyło na drogę pełnego rozwoju, oraz lata, które wyznacza stan zachowanego materiału. Z tablicy wynika, iż suma na zakup materiałów potrzebnych do produkcji wzrosła wielokrotnie. Zwiększyła się także przeciętna produkcja przypadająca na 1 pracującego. Ta okoliczność także świadczy o większej wydajności pracy. Niektóre lata, jak 1880—1881 i 1885—1886, odznaczały się spadkiem wartości produkcji nawet przy wzroście zatrudnienia, co tłumaczyć należy zjawiskami ekonomicznymi bardziej uchwytnymi w zmianach tej wielkości.

Ogólnie jednak można stwierdzić, iż oba wskaźniki charakteryzowała duża dynamika wzrostu, materiał statystyczny mimo licznych braków potwierdza w pełni tezę o dużej żywotności rzemiosła warszawskiego w latach przemian kapitalistycznych.

### Zmiany w strukturze branżowej rzemiosła

Rzemiosło warszawskie charakteryzowało się dużym zróżnicowaniem gałęziowo-branżowym. Poniższa tabela obrazująca strukturę gałęziową rzemiosła warszawskiego w czterech przekrojach chronologicznych

uwzględnia podstawowe rodzaje rzemiosł. Rozpatrując przemiany branżowe obejmujemy badaniem około 55—60 rodzajów rzemiosł (w zależności od danych wykorzystanego materiału statystycznego). Zmienna ich liczba wynikała z różnie stosowanej klasyfikacji. W tabeli uwzględnione zostało tylko rzemiosło produkcyjne, pominięto usługowe.

Rozpatrując strukturę gałęziową rzemiosła osobno trzeba analizować wskaźnik zatrudnienia i wartości produkcji, udział których w całości struktury był różny. Pod względem wysokości zatrudnienia pierwsze miejsce zajmowało rzemiosło odzieżowo-konfekcyjne, które już w latach sześćdziesiątych stanowiło 35,8%. Decydowało o tym szewstwo i krawiectwo, które wówczas zatrudniało 70—80% ogólnej liczby pracujących w tym rzemiośle. Odsetki zatrudnienia w rzemiośle stale wzrastały. W 1894 r. gałąź ta obejmowała 61,7% wszystkich cechowych rzemieślników w Warszawie. Wraz ze wzrostem wskaźnika zatrudnienia stale podnosił się wskaźnik produkcji, pod tym jednak względem rzemiosło konfekcyjne wyprzedzała wytwórczość spożywcza, której udział w całkowitej wartości produkcji wahał się od 40 do 50%.

Zatrudnienie w rzemiośle metalowym, drzewnym, mineralnym choć także wzrastało, zmniejszyło swoje odsetki. Ostateczny wniosek płynący z danych omawianej tabeli pozwala stwierdzić, iż zmniejszenie się odsetków zatrudnienia w grupach gałęziowych rzemiosł spowodowane było dynamicznym wzrostem miejsc pracy w gałęzi odzieżowo-konfekcyjnej, która w 1894 r. osiągnęła absolutną przewagę w strukturze zatrudnienia. Ta pozycja uwarunkowana była dużym zapotrzebowaniem na produkty rzemiosła na rynku lokalnym i rosyjskim. Obuwie warszawskie znajdowało szeroki zbytny także w cesarstwie. Podobny zasięg miało i krawiectwo. Zapotrzebowanie na asortymenty tego rzemiosła wzmagало się w miarę wzrostu ludności.

Obraz dynamiki zatrudnienia gałęzi rzemiosła warszawskiego nie byłby pełny bez kilku wyjaśnień. Dostyć wysoki wzrost w rzemiośle mineralnym i chemicznym spowodowany był niewielką podstawą ilościową tych rzemiosł w 1866 r. W rzemiośle mydlarskim i farbiarskim, które składa się na grupę chemiczną, zatrudnionych było zaledwie 77 osób. O wysokości rzemiosła mineralnego decydowali w ostatnim okresie kamieniarze. Duże tempo we wzroście zatrudnienia wykazywało rzemiosło spożywcze, gdzie główne grupy zatrudnienia stanowili rzeźnicy (28%) i piekarze (15%).

Wymienione rzemiosła koncentrowały około 50% wszystkich rzemieślników warszawskich, choć stanowiły tylko 8% wszystkich rodzajów rzemiosł. Były to także najstarsze branże o średniowiecznych jeszcze tradycjach. W powyższym zestawieniu najliczniej reprezentowane jest rzemiosło odzieżowo-konfekcyjne. Duży dynamizm we wzroście zatrudnienia wykazywało ślusarstwo. W stolarstwie obserwujemy tempo najslabsze, choć ten rodzaj rzemiosła był także liczny.]



T a b l. 50. Struktura gałęziowa rzemiosła warszawskiego

Rzemiosło	1866				1871				1882				1894			
	Za-trudn.	%	Wartość prod. w tys. rubli	%	Za-trudn.	%	Wartość prod. w tys. rubli	%	Za-trudn.	%	Wartość prod. w tys. rubli	%	Za-trudn.	%	Wartość prod. w tys. rubli	%
Odzieżowo-konfek.	3 000	35,8	893	15,5	4 224	41,8	1 061	23,5	17 576	54,4	9 087	29,4	32 840	61,7	17 926	31,3
Drzewne	1 472	17,5	593	10,3	1 649	16,4	400	8,8	3 240	10,3	2 189	7,1	3 306	6,2	3 848	6,9
Metalowe	1 254	14,9	490	8,5	1 609	15,9	568	12,5	4 084	12,9	2 008	6,7	4 982	9,4	2 586	4,7
Spożywcze	903	10,7	3 085	53,6	1 168	11,6	1 937	42,7	2 743	8,7	15 727	50,9	6 689	12,6	23 358	41,0
Poligraficzne	425	5,0	157	2,7	815	5,7	259	5,7	1 527	4,7	611	1,9	1 294	2,4	1 715	3,0
Mineralne	284	3,4	157	2,7	290	2,9	124	2,7	1 505	3,8	469	1,4	2 216	4,1	4 857	8,5
Chemiczne	77	0,9	24	0,4	152	1,6	69	1,5	287	0,8	163	0,5	550	1,0	1 285	2,2
Garbarskie	160	1,9	62	1,2	126	1,2	29	0,8	307	0,9	146	0,4	630	1,2	402	0,7
Inne	834	9,9	388	5,1	493	2,9	203	1,8	1 155	3,5	598	1,6	743	1,3	992	1,7
	8 409	100,0	5 849	100,0	10 526	100,0	4 650	100,0	32,424	100,0	30 998	100,0	53,250	100,0	56 969	100,0

Z r ó d ł o: *Obzor goroda Warszawy 1894; W naszych sprawach*, t. II, s. 523—525. W. Załęski, *Rys statystyki porównawczej miasta Warszawy*, Warszawa 1873; *Przemysł fabryczny i rzemieślniczy miasta Warszawy w okresie 26-letnim*. „Przegląd Techniczny”, 1892, nr 6; J. Bloch, *Przemysł fabryczny Królestwa Polskiego w okresie dziesięcioletnim od 1871—1880 z uwzględnieniem stanu jego poprzedniego*, Warszawa 1884.

Tabl. 51. Wzrost zatrudnienia w największych rodzajach rzemiosł warszawskich. 1866 = 100

Rzemiosło	Liczba zatrudnionych							
	1866	%	1871	%	1882	%	1894	%
Szewcy	1427	100	1770	124	6527	457	7416	519
Krawcy	868	100	1049	120	2244	258	3129	360
Szwaczki	.	.	.	.	3596	×	8150	×
Rzeźnicy	436	100	531	121	1214	278	1911	438
Ślusarze	278	100	395	141	1608	574	1876	674
Stolarze	904	100	1164	128	2022	222	1766	195
Razem	3913		4909		17211		24248	
W stosunku do całości zatrudnienia	48,4%		48,6%		54,6%		46,4%	

Źródło: jak w tabl. 50.

Największy skok w zatrudnieniu dokonał się w latach siedemdziesiątych. Uwarunkowane to było gwałtownym ożywieniem w rzemiośle. Równoległe ze wzrostem zatrudnienia powiększyła się wartość jego produkcji. Koncentracja wielkościowa spowodowała większą zdolność produkcyjną zakładów rzemieślniczych, która warunkowana była powiększającą się liczbą pracujących w warsztacie, a także wprowadzeniem częściowej mechanizacji u schyłku XIX stulecia.

Największy wzrost wartości produkcji miał miejsce w rzemiośle odzieżowo-konfekcyjnym i w tym wypadku także decydowała rozwijająca się produkcja warszawskiego szewstwa oraz krawiectwo.

Podsumowując dotychczasowe rozważania możemy stwierdzić, iż układ gałęziowo-branżowy rzemiosła warszawskiego oparty był na strukturze ukształtowanej jeszcze w epoce przedkapitalistycznej. W omawianych latach nie nastąpiły zasadnicze zmiany strukturalne w rodzajach rzemiosł. Dokonywały się one natomiast w kategoriach jakościowych przez wzrost zatrudnienia i produkcji, w niektórych gałęziach bardzo dynamiczny.

Kolejne gałęzie rzemiosła już w początkowych latach ustaliły wysokość swego udziału w strukturze wielkościowej, która choć ulegała zmianom (wzrost udziału w gałęzi konfekcyjno-odzieżowej, spadek w rzemiośle metalowym czy drzewnym), nie powodowała jednak generalnych przesunięć strukturalnych.

## Rzemiosło a przemysł

Z danych statystycznych wynika, iż tempo rozwoju rzemiosła warszawskiego w kategoriach wzrostu liczby zatrudnionych i wartości pro-

dukcji było o wiele większe od przemysłu. Należy zaznaczyć, że do rzemiosła włączano czasami zakłady pokaźnych rozmiarów, jak drukarnie, zakłady obuwnicze, mogące być zaliczane do grupy fabrycznych.]

Tabl. 52. Tempo rozwoju rzemiosła i przemysłu

Rok	Zatrudnienie w procentach		Wartość produkcji w procentach	
	rzemiosło	przemysł	rzemiosło	przemysł
1866	100	100	100	100
1871	125	102	79	116
1876	176	158	169	178
1882	385	235	529	306
1888	549	278	712	307
1891	567	266	765	264
1894	633	351	974	387

Zródło: jak w tabl. 50.

[Zatrudnienie w rzemiośle wzrastało prawie trzykrotnie szybciej. Przyspieszone tempo rozwoju tego wskaźnika wystąpiło od schyłku lat osiemdziesiątych. W roku 1894 zatrudnienie wykazywało największe wartości. W tym okresie nastąpiło ożywienie i ogólna wysoka koniunktura w przemyśle (w Warszawie powstawały spółki akcyjne, rosły inwestycje kapitału miejscowego). Dynamice rozwoju przemysłu towarzyszyła duża aktywność miejscowego rzemiosła.] Podobne wnioski nasuwają się przy analizie wskaźnika wartości produkcji. Porównanie wzrostu rzemiosła i przemysłu pozwala wysnuć wniosek, że rzemiosło do końca lat siedemdziesiątych wykazywało podobne tempo wzrostu, które w latach przemian wielokapitalistycznych znacznie przyspieszyło się.

[Kluczowe gałęzie przemysłu warszawskiego, dostosowując swój asortyment do potrzeb ogólnokrajowych, nie stanowiły konkurencji na rynku warszawskim, którego wzrastająca chłonność stwarzała duże zapotrzebowanie, w znacznym stopniu zaspokajane przez miejscową produkcję rzemieślniczą.]

W świetle analizowanego materiału i dotychczasowych ustaleń wyznacza się w trendzie rozwojowym przemysłu okresy zahamowania, spowodowane sytuacją kryzysową, i lata prosperity, kształtowane przemianami gospodarczo-społecznymi i politycznymi, które z różnym nasileniem i skutkiem rzutowały na aktualny stan przemysłu.

[Wydaje się, że rzemiosło warszawskie rozwijające się w związku z ogólnymi zmianami i od razu przystosowane do wąskiego rynku wewnętrznego było mniej czułe na wahania koniunktury. Niewielkie nakłady inwestycyjne w porównaniu z przemysłem, mała wartość środków obrotowych oraz powszedni charakter asortymentu uczyniły z rzemiosła podstawowy i zawsze potrzebny rodzaj wytwórczości.]

T a b l. 53. Rzemiosło i przemysł w latach 1866—1894

Rok	Zatrudnienie		Wartość prod. w tys. rubli	
	rzemiosło	przemysł	rzemiosło	przemysł
1866	8 409	6 177	5 849	9 841
1871	10 526	6 208	4 650	11 463
1876	14 814	9 772	9 882	17 581
1882	32 424	14 526	30 998	30 123
1888	46 163	17 219	41 699	30 240
1891	47 720	16 422	44 735	25 964
1894	53 250	21 718	56 969	38 137

Źródło: *Adres kalendar goroda Warszawy 1899*, s. 100; *Obzor gorada Warszawy 1889—1894*. W. Zaleski, *Rys statystyki porównawczej miasta Warszawy*.

Z powyższego zestawienia wynika, iż w latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych przemysł pod względem zatrudnienia ustępował nieznacznie rzemiosłu, zaś wartością produkcji wyraźnie go przewyższał. Na początku lat osiemdziesiątych liczba zatrudnionych w rzemiosle była dwukrotnie większa od liczby robotników fabrycznych. Proporcja ta utrzymała się i w latach następnych.

Po okresie pewnej równowagi między wartością produkcji obu rodzajów wytwórczości (lata 80-e) rzemiosło i w tym względzie wyprzedziło przemysł fabryczny. W tym miejscu dochodzimy do ważnego stwierdzenia, iż rzemiosło w okresie przemian wielokapitalistycznych nie wykazywało tendencji cofania się pod naporem przemysłu. Obniżenie się wielkości rzemiosł w latach 1896—1913 spowodowane było — co już w innym miejscu sygnalizowano — zmianą kryteriów przy opracowaniu danych statystycznych. Jest bowiem niewiarygodne, aby w okresie dwóch lat liczba rzemieślników i wartość produkcji rzemiosła uległa obniżeniu o 30—40%<sup>1</sup>.

Współcześni omawianym przemianom autorzy w odmienny sposób interpretowali to zagadnienie. H. Radziszewski stwierdził, że Warszawa choć nabiera cech przemysłowego centrum, nie ztraca, a stale utwierdza swój rzemieślniczy charakter. Prowadziło to do wniosku, że Warszawa w dalszym ciągu pozostanie przede wszystkim miastem rzemieślniczym. Tezę swoją ilustruje bogatym materiałem statystycznym, opracowanym porównawczo w wydanej nieco później książce, [St. Koszutski. Poddał on krytycznej analizie materiał statystyczny. Interesował go głównie wskaźnik zatrudnienia. Autor ten twierdzi, iż pewien procent majstrów i cze-

<sup>1</sup> Do tego zagadnienia nawiązuje w swej pracy St. Misztal, *Warszawski Okręg Przemysłowy*, Warszawa 1962, s. 65; stwierdza, że małą przydatność materiału statystycznego dotyczącego rzemiosła z lat 1896—1913 potwierdzają dane z okresu dwudziestolecia międzywojennego, z których wynika, że w latach 1921 i 1931 rzemieślnicy przewyższali liczbę osób zatrudnionych w przemyśle, nie ma więc powodów sądzić, że u schyłku XIX i na początku XX wieku było inaczej.

ladników należał do przemysłu wielkiego, gdzie spełniali funkcje starszych robotników, kierowników całych działów lub administratorów. W ten sposób pewna grupa osób działających w jednym rodzaju produkcji mogła być zaliczana do statystyki rzemiosła i przemysłu podwójnie. Koszutski mówi o tzw. „zapasowej armii rzemieślniczej”. Powyższe rozważania nie są pozbawione zapewne słuszności, ale jak wytłumaczyć fakt równie szybkiego wzrostu wartości produkcji, która w latach dziewięćdziesiątych wyprzedzała wielkość produkcji przemysłowej. W tym wypadku nie istniała możliwość podwójnego jej zaszeregowania. Wartość produkcji ustalano na podstawie obrotów zakładów rzemieślniczych. Wydaje się, że zestawienia dla porównywalnych przekrojów produkcji rzemiosła z przemysłem na podstawie dokładniejszych, bo jednostkowych materiałów statystycznych, potwierdzają wnioski płynące z poprzedniej tabeli.

Tabl. 54. Rzemiosło a przemysł w 1879 i 1893

Rok	Zatrudnienie		Wartość prod. w tys. rubli	
	rzemiosło	przemysł	rzemiosło	przemysł
1879	24 489	14 533	31 184	27 411
1893	52 881	19 208	51 631	30 639

Źródło: Adres kalendarz goroda Warszawy 1899; por. *Obzory goroda Warszawy*; P. A. Orlow, *Ukazatel fabrik i zawodow...*, S. Pietierburg 1881; tenże, *Ukazatel fabrik i zawodow...*, S. Pietierburg 1895.

Jak zaznaczono wyżej, nie dysponujemy pełnym materiałem statystycznym, który pozwoliłby na dokładniejsze oszacowanie stanu rzemiosła u schyłku XIX i początku XX stulecia. Można jednak na podstawie innych zestawień ocenić wzajemne proporcje w późniejszym okresie.

Tabl. 55. Rzemiosło w 1894 a przemysł w 1901

Zatrudnienie		Wartość prod. w tys. rubli	
rzemiosło	przemysł	rzemiosło	przemysł
53 250	37 925	56 969	74 029

Źródło: *Adres kalendarz goroda Warszawy 1899*; *Spisok fabrik i zawodow jewropiejskoj Rossii*, S. Pietierburg 1903.

Jeszcze w roku 1901 pod względem zatrudnienia przemysł stał niżej niż rzemiosło, przyjmując jako porównanie jego stan z 1894 r. Wzrosła natomiast i przewyższała o około 20 milionów rubli wartość produkcji, co świadczy, iż postępująca koncentracja i mechanizacja przemysłu pozwoliły mu przy nieco zmniejszonym tempie zatrudnienia powiększać swoją wielkość przez gwałtowny wzrost wskaźnika produkcji. Potwierdzają to także późniejsze źródła.

Dotychczasowe rozważania prowadzą do stwierdzenia, że rzemiosło

warszawskie rozwijało się dynamicznie, wyprzedzając przemysł fabryczny. Dotyczy to jednak nie wszystkich gałęzi rzemiosł i jego branży. Bliższa analiza przy konfrontacji kolejnych gałęzi rzemiosła i przemysłu pozwoli na uściślenie tych ogólnych wniosków.]

Z poniższej tabeli wynika, że istniały rzemiosła, które zostały znacznie wyprzedzone przez konkurencję fabryczną i zapewne pod jej naporem wykazywały tendencje cofania się. Do takich należało rzemiosło metalowe. Niewielkie różnice w zatrudnieniu i wartości produkcji w latach sześćdziesiątych w następnym okresie wzrosły w zatrudnieniu ponad 100% i wartość produkcji o około 700% na korzyść przemysłu metalowego. Tak znaczna różnica związana była z całkowicie odmiennym asortymentem produkcji. W rzemiośle obejmował on drobną galanterię metalową (ślusarstwo, wyroby jubilerskie, blacharstwo itp.). O wielkości przemysłu tej gałęzi decydowały fabryki maszyn o wysokim stopniu koncentracji i mechanizacji.

Ta bl. 56. Gałęzie rzemiosła i przemysłu fabrycznego w latach 1866—1894

1. Rzemiosło 2. Przemysł	1866		1871		1882		1894	
	Za- trudn.	Wart. prod. w tys. rubli	Za- trudn.	Wart. prod. w tys. rubli	Za- trudn.	Wart. prod. w tys. rubli	Za- trudn.	Wart. prod. w tys. rubli
1. Odzieżowo-konfek.	3 000	893	4 224	1 061	17 567	9 087	32 840	17 926
2. „ „	—	—	—	—	.	.	1 211	1 052
1. Drzewne	1 472	593	1 649	400	3 240	2 189	3 306	3 848
2. „	29	13	63	49	982	829	1 796	1 270
1. Metalowe	1 254	490	1 609	568	4 084	2 008	4 982	2 586
2. „	1 922	1 734	2 637	2 714	6 197	8 246	9 968	15 915
1. Spożywcze	903	3 085	1 168	1 937	2 743	15 727	6 689	23 358
2. „	2 274	5 028	2 088	5 404	3 583	11 588	3 204	6 759
1. Chemiczne	77	24	152	69	287	163	550	1 285
2. „	332	941	219	744	473	1 839	599	1 506
1. Garbarskie	160	62	126	29	307	146	630	402
2. „	681	1 481	577	2 094	1 372	4 959	1 482	7 766

Uwaga: W rzemiośle chemicznym w 1894 r. uwzględniono aptekarzy i produkcję aptek.  
Źródło: jak w tabl. 50.

Drugą grupą gałęzi obu wytwórczości, gdzie występowały podobne proporcje, było garbarstwo. W tej gałęzi od początku charakteryzowanego okresu produkcja fabryczna zdystansowała rzemieślniczą. W przemyśle garbarskim istniały wielkie garbarnie zatrudniające po kilkaset robotników, w dużym stopniu zmechanizowane. W rzemiośle spotykamy tylko nieliczne małe zakłady białoskórnice oraz rymarskie. Garbowane skóry szły głównie na potrzeby lokalnego przemysłu i rzemiosła szewskiego. Dużemu zapotrzebowaniu na ten asortyment produkcji mogły sprostać

tylko garbarnie wielokapitalistyczne, które przeszły w ciągu omawianego okresu silną koncentrację; liczba garbarni znacznie się zmniejszyła, zaś zatrudnienie i wartość produkcji wzrosły wielokrotnie. W tej sytuacji rzemiosło garbarskie miało ograniczone możliwości rozwoju.

Zupełnie odmiennie kształtowała się zależność między przemysłem a rzemiosłem konfekcyjnym. O wielkości tego ostatniego decydowało szewstwo i krawiectwo<sup>2</sup>. Wytwórczość konfekcyjna przez cały wiek XIX pozostawała w ramach produkcji rzemieślniczej, dopiero od schyłku XIX wieku zaczęły powstawać fabryki, głównie obuwia mechanicznego, kapeluszy, galanterii skórzaney. Przemysł konfekcyjny, jak wynika z obliczeń szacunkowych, nie dorównywał liczbą zatrudnionych i wartością produkcji rzemiosłu jeszcze w 1914 r. Rzemiosło konfekcyjne charakteryzowało się dużym rozdrobnieniem wielkościowym, jednak fakt szerokiego zasięgu przestrzennego jego asortymentu produkcji, próby sprowadzania materiałów z zagranicy oraz tendencje do tworzenia spółek magazynowych i handlowych wśród rzemieślników świadczą o przyjmowaniu form kapitalistycznej działalności.

Porównanie asortymentów produkcji gałęzi spożywczych<sup>3</sup> wykazuje, że rodzaje ich nie były dublowane. Możemy więc mówić o wzajemnym uzupełnianiu asortymentowym rzemiosła i przemysłu. W latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych przemysł spożywczy przewyższał wskaźnikami zatrudnienia i produkcji rzemiosło, jednak z powodu szybkiego rozwoju rzeźnictwa i piekarstwa (ok. 70% całej wartości produkcji i zatrudnienia) proporcje wielkościowe uległy zmianie. Znamiennej ewolucję przechodził przemysł drzewny, który w początkowych latach ograniczał się do kilku nielicznych fabryk mebli, zaś cała wytwórczość skupiona była w rzemieślniczych stolarniach. Rozwój fabrycznej produkcji wyrobów z drewna rozpoczął się od końca XIX wieku i rozwijał się nadal obok prężnego rzemiosła.

W gałęzi chemicznej ze względu na złożoną produkcję i konieczność

---

<sup>2</sup> Porównując dane analogicznej gałęzi przemysłowej zawarte w wykorzystanych materiałach statystycznych (*Obzory*), nie widać, aby uwzględniały one jakikolwiek rodzaj zawodów rzemieślniczych. Rodzaje fabryk i asortyment produkcji nie wskazują na możliwość zaliczenia do przemysłowej grup zatrudnienia osób z branży szewskiej lub krawieckiej, co pozwala stwierdzić, iż obie wyżej przedstawione grupy zawodowe objęte zostały wyłącznie statystyką rzemieślniczą.

<sup>3</sup> W wypadku rzemiosła i przemysłu spożywczego, podobnie jak w gałęziach konfekcyjnych, nie zachodzi możliwość podwójnego zaliczania osób pracujących w przemyśle i w rzemiosle. Potwierdzają to kolejne branże. O wielkości przemysłu fabrycznego decydowały głównie fabryki wyrobów tabaczanych, cukierków i czekolady, napojów alkoholowych i browary. O wielkości rzemiosła zaś branża rzeźników, wędliniarzy i piekarzy (osoby z tych grup nie mogły być zaliczone do statystyki przemysłowej, a należy przypuszczać, że zostały objęte wyłącznie statystyką rzemieślniczą).

specjalizacji rzemiosło ograniczało się do farbiarstwa i mydlarstwa, bardzo słabo zresztą rozwiniętego. Właściwą produkcję wyrobów chemicznych i ich związków, a także wyrobów kosmetycznych, można było organizować tylko w ramach zmechanizowanych zakładów fabrycznych.

W wypadku gałęzi przemysłu chemicznego trudno jest mówić o wypieraniu rzemiosła przez przemysł. Przy bliższym poznaniu tej kwestii widzimy, że istniały rzemiosła, które znacznie wyprzedzane były przez przemysł fabryczny, ale chyba jest sprawą dyskusyjną, czy mamy tu do czynienia ze zjawiskiem konkurencji. Jak wykazała analiza porównawcza, konkurencja tak pojęta była niemożliwa ze względu na niezależnie wytwarzającą się strukturę asortymentu (pewien wyjątek może w tym wypadku stanowić garbarstwo). Wydaje się, iż pogląd reprezentowany przez H. Radziszewskiego, że rzemiosło nie wytrzymuje „zabijającej konkurencji przemysłu fabrycznego” i „musi stawiać czoła tej strasznej potędze fabrycznej”, jest przejawskrawiony i w świetle analizy musi ulec weryfikacji.

Z powyższych rozważań wynika, że dla Warszawy znamienne było współistnienie przemysłu fabrycznego i żywotnego rzemiosła cechowego. Oczywiście przemysł, mimo że ustępował do lat dziewięćdziesiątych rzemiosłu liczbą zatrudnionych i wartości produkcji, posiadał całkiem odmienną strukturę wielkościową; był zmechanizowany, choć niezbyt równomiernie, i wykazywał koncentrację przestrzenną. Opinie ekonomistów współczesnych sprowadzały się do stwierdzenia, że „Warszawa nadal pozostanie miastem więcej rzemieślniczym niż fabrycznym”. Nie jest to teza uzasadniona, zwłaszcza odnośnie przełomu XIX i XX wieku.

Wydaje się, iż kwestia innych kryteriów porównawczych poza liczbą zatrudnionych i wartością produkcji zagadnienie to mogłaby lepiej wyjaśnić. Jest jednak pewne, że w Warszawie, ważnym centrum przemysłu, rola rzemiosła jak w żadnym innym miejscu w Królestwie Polskim była wówczas szczególnie duża. Towarzyszyło one przez całą epokę kapitalistyczną miejscowym fabrykom — uzupełniało na rynku ich asortyment produkcji. W wypadku np. szewstwa czy niektórej produkcji spożywczej stanowiło całkowicie niezależne rodzaje wytwórczości. Przemysł konfekcyjny i drzewny związany był z warszawską tradycją rzemiosła i z niej się wywodził. Rzemiosło obsługiwało głównie rynek miejscowy. Produkcja rzemieślnicza w dużym stopniu wychodziła na przeciw bieżącemu popytowi. Wprowadzenie małych silników elektrycznych do produkcji zmieniło jego formę, przenikający postęp techniczny do rzemiosła powodował, że zaczęła się wytwarzać coraz większa grupa zakładów stojących na pograniczu przemysłu fabrycznego i produkcji rzemieślniczej.





## TENDENCJE ROZWOJOWE DZIELNIC WARSZAWY

*Witold Pruss*

### Zachodnia dzielnica przemysłowa

#### Kształtowanie się obszaru dzielnicy

Ponad dwuwiekowy okres istnienia jurydyk pozostawił trwałe ślady we fragmentach układu przestrzennego tej części miasta, która objęła obszary dawnych jurydyk: Grzybowa, Wielopola, Leszna i trakty wiodące ku zachodowi.

Dzielnica zachodnia rozwijała się w oparciu o układ gościńców dalekobieżnych oraz drogi polne stanowiące podstawę przyszłej sieci ulicznej.

Na obszarze jurydyki grzybowskiej krzyżowało się kilka gościńców powiązanych z traktami dalekobieżnymi, ich węzłowy punkt stanowił rynek (plac Grzybowski) o kształcie trójkątnym wyznaczony kierunkiem przecinających się dróg. W jurydyce Wielopole jej dawne handlowe centrum pozostawiło trwały ślad w układzie przestrzennym w postaci późniejszego placu za Żelazną Bramą, z którego wychodzące gościńce wyznaczyły bieg kilku ulic (Przechodniej, Zimnej i Gnojnnej). W układzie przestrzennym jurydyki Leszno najważniejszy element stanowiła główna droga Leszna, później jedna ze znaczących i funkcjonalnych ulic o tej samej nazwie; dalsze ulice wytyczono w celu ułatwienia parcelacji gruntów.

Trzy jurydyki: Leszno, Grzybów i Wielopole, uczestniczyły w rozwijającym się osadnictwie na zachód od obszaru starej Warszawy. Układ przestrzenny tej przyszłej sieci ulicznej określały nie zawsze korzystne warunki dla właściwego rozwoju urbanistycznego. Znikoma liczba placów, prostopadłe układająca się siatka drożna, a potem uliczna, poddawana w późniejszych okresach intensywnej zabudowie, doprowadziły do wielkiego zagęszczenia domów i pomieszczeń fabrycznych.

Na przełomie XVIII i XIX wieku Warszawę cechowało skupienie w dzielnicy staromiejskiej około 80% zabudowy murowanej, gdy np. Grzybów posiadał jej zaledwie 19%.

W rozwoju urbanistycznym dzielnicy zachodniej do początku lat siedemdziesiątych XIX stulecia można wyróżnić kilka zasadniczych etapów. Większość ulic została uregulowana i wytyczona w końcu XVIII wieku, w tym okresie otrzymały one nazwy, które przetrwały prawie niezmiennie do chwili obecnej. Czasy stanisławowskie stanowiły w odniesieniu do dzielnicy zachodniej fazę zespolenia wewnętrznego dawnych jurydyk i wytwarzanie pierwszych związków z organizmem miejskim. W tych latach tereny dzielnicy posiadały panoramę wiejską: rezydencje magnackie otoczone przez luźną parterową drewnianą zabudowę dworów, a także gospodarskich zagród, na tle ogrodów, sadów i pól uprawnych. Dopiero w latach Królestwa Kongresowego rozpoczął się na razie powolny proces przekształcania mieszkalnej zabudowy drewnianej w murowaną i pojawiły się pierwsze budynki klasycystyczne.

Dzielnica zachodnia dzięki prostopadłemu biegowi swych trzech ulic granicznych posiadała kształt prostokątny. Stare ulice wytyczane od połowy XVIII wieku ukierunkowane w większości południkowo przecinały się pod kątem prostym i tworzyły ośnowę dla mieszkalnej i przemysłowej zabudowy.

Proces regulacji i przedłużania ulic zakończył się w połowie XIX wieku; po tym okresie wytyczono już tylko nieliczne. Możliwość przedłużania ulic w kierunku zachodnim na długi czas ograniczona była przez okopy.

Place, np. Grzybowski, Za Żelazną Bramą, posiadały wybitnie handlowy charakter. Dzielnica obejmowała swymi granicami czterdzieści dwie ulice. Do nowszych, których powstanie łączyło się z ruchem budowlanym i wzmoczoną parcelacją gruntów przypadającą na drugą połowę XIX wieku, należały: Mariańska, Miedziana, Srebrna, Komitetowa, Towarowa oraz plac Witkowskiego i Kercelego.

Analiza taryf domów (z lat 1825, 1832, 1839 i 1844) pozwala śledzić postęp w ruchu budowlanym dzielnicy zachodniej; liczba zabudowań murowanych wzrastała przy jednoczesnym zmniejszaniu się stanu zabudowy drewnianej. W 1847 r. według ówczesnego podziału administracyjnego, gdy granice dzielnicy w przybliżeniu odpowiadały obszarowi cyrkułu VII i VIII, posiadała ona 346 domów drewnianych i 461 kamienic.

Taryfa domów z 1852 r. pozwala na dość pełne odtworzenie zabudowy dzielnicy zachodniej, rozciągała się ona wzdłuż ulic, nie tworząc jeszcze zwartych skupisk. Ulice, w większości o kierunku zachodnim, najbardziej zabudowane były w swym początkowym i częściowo w środkowym biegu, słabo zaś w odcinkach końcowych. Ogółem dzielnica miała wówczas na swoich ulicach 440 kamienic i 287 domów drewnianych. Kamienice w większości były jednopodwórzowe, większych, tzn. z kilkoma podwórzami, było tylko 57. Do nielicznych należały posesje, na których prócz kamienic frontowych stały oficyny, tak typowe dla późniejszej czynszowej zabudowy.

Dzielnica zachodnia w latach sześćdziesiątych XIX wieku dysponowała jeszcze wolną, nie zabudowaną przestrzenią, świadczy o tym liczba około 130 ogrodów utrzymujących się tradycyjnie od czasu jurydyk. Występowały one raczej przy zabudowie drewnianej na bocznych i krótkich ulicach. Natomiast na Lesznie, Krochmalnej, Grzybowskiej i innych dłuższych ogrody położone były w ich końcowym biegu; początkowe odcinki tych ulic leżące bliżej ówczesnego centrum miasta były gęściej zabudowane i nie posiadały wolnych terenów. W latach następnych liczba ogrodów zmniejszała się szybko.

W drugiej połowie XIX wieku wraz z postępującym ożywieniem budowlanym rozpoczęła się także w omawianej dzielnicy spekulacja gruntami, które szybko zabudowywano. Przykładem rozwiązania urbanistycznego, charakterystycznego dla ówczesnych stosunków własnościowych i liberalnej polityki budowlanej, było przeprowadzenie dwóch nowych ulic: Mariańskiej (1864 r.) i Komitetowej (1865 r.) zamiast jednej łączącej ul. Sosnową z ul. Twardą oraz przeprowadzenie ul. Srebrnej, przy której w krótkim czasie stanęły kamienice. W tym okresie (przed 1868 r.) przedłużono ul. Sienną, a na odcinku pomiędzy ul. Żelazną a okopami utworzono plac targowy im. Witkowskiego.

Na innych ulicach, gdzie postępowała zabudowa, liczba kamienic coraz bardziej przewyższała stan budownictwa drewnianego. Pewne dane o tempie rozbudowy dzielnicy zachodniej zawiera cytat zaczerpnięty z „Gazety Warszawskiej” z tego okresu: „Okolica pl. Grzybowskiego i tej dzielnicy miasta w krótkim czasie zmieniła się do niepoznania, tyle tam nowych przybyło kamienic na miejsce pustych placów i ogrodów. Ulica Twarda śmiało dziś do celniejszych zaliczona być może, cały szereg nowych domów dwupiętrowych, a okazałych, stanął na niej w ciągu paru lat, na gruncie zaś ulicy Ciepłej, nie tak dawno zupełnie pustej, a nawet nie brukowanej, dziś stoi kilka dwupiętrowych domów. Na ul. Grzybowskiej trzy obok siebie wyrosły domy, natomiast i na innych pobliskich ulicach powyrastały domy murowane”.

W latach następnych porządkowano odcinki najbardziej ruchliwe. Nieliczne ulice, jak np. Grzybowska i Graniczna, otrzymały oświetlenie gazowe. Roboty budowlane coraz szerzej obejmowały peryferyjne ulice.

Wielki wpływ na dalszy rozwój dzielnicy zachodniej wywarła rozbudowa Dworca Wiedeńskiego, a potem Towarowego, i rozwój urządzeń wzdłuż sieci kolejowej w latach siedemdziesiątych XIX wieku.

Dzielnica zachodnia stała się odtąd terenem atrakcyjnym dla rozwijającego się na jej obszarze coraz silniej przemysłu. Lokalizacja licznych fabryk, napływ z prowincji coraz większych grup ludności znajdującej zatrudnienie w przemyśle to elementy, które decydowały o rozwoju urbanistycznym dzielnicy zachodniej w końcu XIX wieku.

U schyłku XVIII wieku w jurydykach powstawały pierwsze formy wytwórczości przemysłowej typu manufakturowego, stwarzające bazę do rozwoju w późniejszych czasach podstawowych gałęzi przemysłu, przede wszystkim spożywczego.

Na podstawie taryfy domów z 1784 r. można stwierdzić, iż obok zabudowy mieszkalnej istniała także choć niewielka liczba budynków o charakterze przemysłowym (browary, młyny, cegielnie) oraz handlowym (magazyny).

Poniższa tabela, przedstawiająca rozmieszczenie przestrzenne budynków przemysłowych i gospodarczych na obszarze Warszawy i jej przedmieść, świadczy, iż dzielnica zachodnia była w końcu XVIII wieku znacznym ich skupiskiem i zajmowała pod tym względem drugie miejsce po Powiślu, zaś pod względem ilości budynków przemysłowych — pierwsze.

Tabl. 57. Budownictwo przemysłowe w Warszawie w końcu XVIII wieku

Dzielnica	Browary	Młyny	Cegielnie	Magazyny	Razem
Stare Miasto	—	—	—	—	—
Nowe Miasto	1	1	—	—	2
Śródmieście	1	—	—	1	2
Powisłe	10	—	10	39	59
Żoliborz	8	—	3	1	12
Dzielnica zachodnia	36	4	5	3	48
Dzielnica południowa	3	—	8	—	11
Przedmieście Wola	4	22	5	—	31
	63	27	31	44	165

Źródło: A. Gieysztor, St. Herbst i E. Szwankowski, *Kształty Warszawy*, „Biuletyn Historii Sztuki i Kultury”, 1947, s. 201.

Na terenach zachodnich skupionych było 60% ogólnej liczby browarów w Warszawie. Istnienie browarów w jurydykach związane było zapewne z przeniesieniem tradycji produkcji piwowarskiej z prowincji na teren zamieszkały w dużej części przez ludność związaną z miastem, dla której piwo stanowiło produkt handlu, a także ważny artykuł spożycia.

Do najstarszych i większych zakładów manufakturowych produkujących powozy należała manufaktura T. Dangla, zlokalizowana na ul. Elektoralnej i zatrudniająca około 300 robotników.

Na terenie dzielnicy zachodniej na początku XIX wieku zaczęły pojawiać się pierwsze zakłady wytwórczości metalowej. Najwcześniej ze znanych był założony w 1809 r. warsztat brązowniczy Carisiera przy ul. Chłodnej, zatrudniał kilku ludzi i specjalizował się w wyrobie części do ekipażu. W kilka lat potem zakład przeszedł na własność W. Norblina i został powiększony o warsztat nowego właściciela, przeniesiony ze Sta-

rego Miasta na ul. Chłodną. Obok zakładu Norblina od 1809 r. działał przy ul. Żelaznej zakład brązowniczy Braci Buch.

W 1816 r. powstał przy ul. Elektoralnej zakład mechaniczno-kotlarski D. Heckego, przeniesiony w 1821 r. do specjalnie zbudowanego pomieszczenia przy ul. Chłodnej, zatrudniał wtedy 18 robotników. Kotłarnia D. Heckego dała początek zakładom mechanicznym Borman-Szwede i S-ka przeniesionym później na ul. Srebrną.

W dzielnicy zachodniej w okresie lat 1815—1830 zaczynała zarysowywać się coraz wyraźniej struktura przemysłowa: stawała się ona terenem, gdzie skupiała się drobna wytwórczość metalowa.

Obok wyżej wymienionych zakładów, które stale rozwijały swoją działalność, pojawiły się nowe; oprócz zakładu brązowniczego Norblina istniały i inne mniejsze: sześć zlokalizowanych przy ul. Elektoralnej oraz w okolicach pl. Grzybowskiego, pozostałe na ul. Leszno. Galanteria metalowa reprezentowana była także przez 12 mniejszych zakładów. Dwa kotlarskie — przy ul. Twardej, inne zlokalizowano na Lesznie, ul. Grzybowskiej, Solnej, Skórzanej i Zielnej.

Dominującą pozycję zajmowało nadal browarnictwo, coraz wyraźniej specjalizująca się branża przemysłu spożywczego. Na około 50 browarów w Warszawie 30 zlokalizowanych było w dzielnicy zachodniej (głównie przy ul. Grzybowskiej, Krochmalnej, Chłodnej). W latach 1830—1831 dostarczyły one ponad 55% produkcji wszystkich browarów w Warszawie.

Natomiast rozwijający się w omawianym okresie przemysł włókienniczy posiadał w dzielnicy zachodniej nieliczne reprezentujące go zakłady (pończoch bawełnianych i perkalu).

Wytwórczość garbarska nie znalazła tu odpowiednich warunków (zły stan hydrograficzny terenu) i przez następne lata ograniczała się do małej liczby zakładów.

Bardzo charakterystycznym rodzajem wytwórczości skoncentrowanej w całości przy ul. Elektoralnej, Orlej i Lesznie była produkcja powozów różnego typu i związany z tym wyrób części ekwipażu. W omawianym okresie w dzielnicy zachodniej znajdowało się 16 wytwórni powozów na ogólną sumę 24 w całym mieście. Istniały już wtedy znane w latach późniejszych fabryki powozów Rentla i Sommera, obie przy ul. Orlej.

Okres międzypowstaniowy (1831—1863) charakteryzował się w przemyśle warszawskim upadkiem włókiennictwa i rozwojem przemysłu metalowego, w którym zaznaczył się początek przewrotu technicznego. Dzielnica zachodnia stawała się terenem koncentracji wytwórczości metalowej, a dominowało w niej wówczas platernictwo.

W związku z rozbudową istniejącego od 1824 r. zakładu brązowniczo-platerniczego J. Frageta nastąpiła zmiana jego lokalizacji, z ciasnych pomieszczeń przy ul. Królewskiej przeniesiono go w roku 1844 na ul. Elektoralną do specjalnie zbudowanego domu i od tego okresu datuje się jego

szybki rozwój. W 1839 r. zatrudniał 19 robotników, w 10 lat później — około 200, w tym czasie wprowadzono maszynę parową o mocy 20 KM. Drugi zakład brązowniczy W. Norblina w latach czterdziestych wobec trudności zbytu wyrobów brązowniczych przeszedł na produkcję złotniczo-platerniczą; częściowa mechanizacja tego zakładu nastąpiła na początku lat pięćdziesiątych ubiegłego wieku, zatrudnionych było wtedy około 60 robotników.

Obok wymienionych zakładów produkujących galanterię metalową rozwijały się istniejące dawniej i powstawały nowe, wytwarzające cięższy asortyment: maszyny rolnicze, kotły i urządzenia mechaniczne. Wąsko zakreślona specjalizacja produkcji niektórych zakładów z lat trzydziestych XIX wieku (Heckego, Duschika, Danna, Langmayera) zmieniła się lub znacznie rozszerzyła w następnym dziesięcioleciu.

Przemysł spożywczy nadal reprezentowany był głównie przez browarnictwo. W końcu lat czterdziestych powstały w dzielnicy zachodniej późniejsze znane browary: Habersbusch-Schiele przy ul. Krochmalnej oraz H. Jung i Kijok przy ul. Grzybowskiej. Przemysł gorzelniczy reprezentowały pierwsze wytwórnie wódek i likierów. Inne rodzaje przemysłu spożywczego nie wykazywały tak wyraźnego rozwoju, jak wyżej wymienione, ale i one, choć w mniejszym stopniu, świadczą o postępującej industrializacji tej części Warszawy, np. młyn parowy przy ul. Leszno, wybudowany w 1858 r., zatrudniał 50 robotników.

W latach pięćdziesiątych XIX wieku powstawały nowe rodzaje produkcji: wytwórnia świec i mydła K. Rosslera i W. Liedtkego (w 1857 r. zatrudniała 57 robotników).

Lata sześćdziesiąte były początkiem dużych zmian w strukturze gałęziowej przemysłu dzielnicy zachodniej. Jedne gałęzie uległy prawie całkowitej likwidacji (np. rękodzielnicze garbarstwo), inne utrwaliły swoje podstawy, przystosowując się do nowych form techniczno-ekonomicznych. Do wyraźnej specjalizacji doszedł przemysł metalowy (około 50 zakładów) reprezentowany przez dwie branże: galanterii metalowej oraz budowy maszyn i urządzeń mechanicznych. Wytwórczość metalowa osiągała coraz wyższy stan zatrudnienia i wartości produkcji, tutaj też najwcześniej dokonała się mechanizacja — przejaw przewrotu technicznego i przejścia od manufaktury do systemu fabrycznego.

Nadal skupiały się w dzielnicy zachodniej browary, tradycyjnie utrzymywała się produkcja powozów i bryczek. Można już mówić i o początkach przemysłu mineralnego i chemicznego.

Z analizy adresów zakładów przemysłowych w 1865 r. wynika, iż w dzielnicy zachodniej były one rozmieszczone nierównomiernie. Najsilniejsze zgrupowania występowały na ulicach: Elektoralfiej, Leszno, Chłodnej, Grzybowskiej, rozszerzał się też ich zasięg na obszarze wytoczonym środkowym biegiem ulic: Twardej, Chłodnej i Żelaznej oraz Ogrodowej.

Najbardziej dogodna okazała się lokalizacja zakładów przemysłowych w pobliżu centralnych szlaków komunikacyjnych, co zapewniało dogodne warunki sprawnego zbytu i zaopatrzenia w dzielnicy zachodniej. Od lat siedemdziesiątych XIX wieku najważniejszym czynnikiem lokalizacji zakładów przemysłowych było: sąsiedztwo dworców kolejowych i możliwość budowy niewielkich bocznice, co wpływało na niższe koszty transportowe surowców i materiałów oraz sprawniejszy zbył produktów wytwórczości fabrycznej.

Przemysł metalowy lokalizował się na ulicach nie posiadających uprzednio zakładów tego typu. Natomiast wytwórczość spożywcza pozostała na dawnym miejscu swej lokalizacji — jej słabsza aktywność wyrażała się także w mniejszym rozwoju przestrzennym.

Charakterystyczne było rozmieszczenie największych fabryk metalowych: ul. Srebrna 8, Srebrna 16, Al. Jerozolimskie 117, Żłota 66, Żelazna 25 wskazują na bliską lokalizację w stosunku do szlaków kolejowych. To właśnie spowodowało, iż np. Zakłady Borman-Szwede przeniesione zostały z Chłodnej na ul. Srebrną 16.

Nastąpiło znaczne rozszerzenie obszaru uprzemysłowionego dzielnicy zachodniej z jej centrum w kierunku zachodnim od linii ul. Towarowej i w stronę północną. Ostatecznie w wyniku rozwoju przemysłowego największa koncentracja fabryk metalowych wystąpiła w najdalej na zachód wysuniętej części dzielnicy. Centrum przemysłowe dzielnicy zachodniej w ostatniej fazie industrializacji uformowało się w sąsiedztwie dworca towarowego. Największe skupienie zakładów przemysłowych wystąpiło na terenie zawartym pomiędzy biegiem ulic Towarowej i Żelaznej oraz na obszarze wyznaczonym ulicami Grzybowskiej i Leszno. W końcu XIX wieku lokalizacja nowych zakładów postępowała w kierunku zachodnim, przekraczając granice miasta w stronę terenów wolnych.

Okolica placu Grzybowskiego i teren południowo-wschodni pozbawione były tak wyrazistych cech przemysłowych, stanowiły natomiast obszar o dużym skupisku placówek handlowych. Pewien regres nastąpił na ul. Elektoralnej, co spowodowane było niemożliwością dalszej rozbudowy obiektów fabrycznych. Najślabszy stopień uprzemysłowienia wykazywał teren ujęty biegiem ulic Twardej, Al. Jerozolimskich i Marszałkowskiej z powodu zwartej zabudowy mieszkalnej, która jako wcześniejsza w tym miejscu ograniczała budownictwo fabryczne.

## Rozwój wielkoprzemysłowy

O szybkim tempie rozwoju przemysłu fabrycznego w dzielnicy zachodniej, jaki rozpoczął się od lat siedemdziesiątych XIX wieku, świadczą dane o liczbie zakładanych fabryk, dla których udało się ustalić datę



założenia. Do 1866 r. powstało na terenie dzielnicy 32% wszystkich istniejących (w 1914 r.) zakładów w tej części miasta, w latach 1887—1899 zaś 24%, a na początku XX wieku (do 1914 r.) aż 44% ogólnego stanu. Najwyższe dane ilościowe dla lat końcowych spowodowane były faktem, iż rozpoczynały wtedy działalność liczne niewielkie zakłady kooperujące.

Tabl. 58. Fazy powstawania zakładów przemysłowych  
w dzielnicy zachodniej według klas wielkości  
(w procentach)

Klasy wielkości według liczby zatrudnionych	1866—1886	1887—1899	1900—1913	%
6—15	34,0	13,0	53,0	100
16—50	29,0	32,0	39,0	100
51—100	23,0	39,0	38,0	100
101—500	48,0	27,0	25,0	100
501—				

Źródło: A. R. Sroka, *Przemysł i handel Królestwa Polskiego*, Warszawa 1914; D. P. Kandaurow, *Fabryczno-zawodskaja priedpriiatija Rossijskoj Imperii*, Piotrograd 1914.

W dzielnicy zachodniej zlokalizowanych było ponad 65% zakładów manufakturowych, które założone zostały w Warszawie w latach dwudziestych i czterdziestych XIX wieku, co potwierdza teza o początku industrializacji tej części miasta w okresie przedkapitalistycznym.

Jednak nie dynamika ilościowego rozwoju zakładów, a skala wielkości i postęp ich mechanizacji decydowały o profilu wielkoprzemysłowym dzielnicy. Znamienne, że w latach 1866—1886, tj. w okresie rozbudowy sieci kolejowej i warszawskiego węzła komunikacyjnego, prawie połowa z ogółu nowych zakładów przemysłowych należała do kategorii dużych (powyżej 100 robotników) i wielkich (powyżej 500 robotników). Uwzględniając przesunięcia między klasami wielkości, jakie dokonywały się w ciągu omawianego okresu, widzimy, iż największa akcja założycielska w grupie zakładów drobnych i małych przypadła na lata poprzedzające wybuch I wojny światowej. Wysoki odsetek 53% w grupie wielkościowej do 15 robotników z lat 1900—1913 świadczy, iż ten typ zakładu przemysłowego mógł utrzymać się długo i nie został wyeliminowany przez wielkokapitalistyczną konkurencję. Ponadto na przełomie XIX i XX wieku nie było już sprzyjających warunków przestrzennych dla lokalizacji przemysłu; panujące wtedy ożywienie w zakładaniu fabryk o większych rozmiarach miało miejsce na terenach peryferyjnych, np. Woli. W dzielnicy zachodniej rozwój przemysłu fabrycznego szedł przede wszystkim w kierunku powiększenia i rozbudowy zakładów, zwłaszcza

metalowych. W latach końcowych XIX stulecia ponad 60% ogólnej liczby otwartych fabryk stanowiły zakłady przemysłu metalowego.

Właściwą skalę wielkości przemysłu tej dzielnicy uzyskamy na podstawie analizy grup zakładów według stanu zatrudnienia i przez porównanie jej ze strukturą przemysłu Warszawy (w skali ogólnej). Na podstawie spisów (jednostkowych) zakładów przemysłowych okazuje się, że zakłady duże (powyżej 100 rob.) łącznie z wielkimi reprezentowały tutaj przez cały okres lat 1879—1914 ponad połowę ogólnego stanu zatrudnienia.

Tabl. 59. Struktura wielkościowa przemysłu  
w dzielnicy zachodniej według zatrudnienia  
(w procentach)

Klasy wielkości według liczby za- trudnionych	1879	1893	1904	1914
6—15	5,9	4,9	4,6	11,3
16—50	19,2	21,6	18,5	21,8
51—100	19,5	15,7	18,9	15,8
101—500	55,4	57,8	35,8	34,9
501—	—	—	22,1	16,2

Źródło: A. R. Sroka, *Przemysł i handel...*; D. P. Kandaurow, *Fabrichno-zawodskaja...*; P. A. Orłow, *Ukazatel fabrik i zawodow...*; S. Pietierburg 1881; tenże, *Ukazatel fabrik i zawodow...*; S. Pietierburg 1895; L. Jeziorański, *Księga adresowa przemysłu fabrycznego w Królestwie Polskim 1905*.

Wiąże się to ze wzrostem wielkościovym fabryk dużych, z których kilka osiągnęło zatrudnienie powyżej 500 robotników, tworząc na początku XX wieku grupę wielkich kombinatów. Ten właśnie fakt, związany z koncentracją zwłaszcza w przemyśle metalowym zakładów dużych i wielkich, określał dominujące pozycje w ogólnym zatrudnieniu. Lata poprzedzające wybuch wojny światowej, charakteryzujące się znacznym rozwojem pomocniczych zakładów wytwórczości metalowej, wydatnie podniosły udział robotników drobnoprzemysłowych. Wahanom podlegały wskaźniki w grupie zakładów małych oraz średnich, ale traktowane łącznie cechowała względna stabilność wskaźnika po 1900 r. Generalne tendencje w zmianach całej struktury wielkościowej przemysłu różniły się w podstawowych gałęziach, które zajmowały czołowe miejsce w układzie gałęziowym, tj. metalowej i spożywczej.

W zmianach struktury wielkościowej przemysłu metalowego charakterystyczny jest przede wszystkim wzrost w grupie zakładów drobnych i małych, które w 1879 r. dawały zatrudnienie ponad 11% robotnikom, zaś w roku 1914 ponad 23%. Znaczny spadek dokonał się we względnych

T a b l. 60. Struktura wielkościowa przemysłu metalowego  
w dzielnicy zachodniej według zatrudnienia  
(w procentach)

Klasa wielkości według liczby zatrudnionych	1879	1893	1904	1914
6—15	0,7	2,6	4,0	7,1
16—50	10,9	9,2	14,1	16,6
51—100	19,3	8,0	14,8	9,7
101—500	69,1	80,2	37,7	32,2
501—	—	—	29,4	34,3

Źródło: jak w tabl. 59.

wartościach zatrudnienia w grupie zakładów średnich, co związane było z awansem tego typu zakładów do klasy dużych. Fabryki wielkie posiadające charakter spółek akcyjnych przez wewnętrzny rozwój struktury kombinatów i ożywienie koniunktury podniosły udział w zatrudnieniu do 34%. Ewolucję zakładów dużych w kierunku osiągnięcia skali największych dobrze ilustrują dane dla 1893 r., kiedy to ten typ wielkościowy zakładu koncentrował 80% wszystkich metalowców.

T a b l. 61. Struktura wielkościowa przemysłu spożywczego  
w dzielnicy zachodniej według zatrudnienia  
(w procentach)

Klasy wielkości według liczby zatrudnionych	1879	1893	1904	1914
6—15	15,8	6,5	3,2	15,3
16—50	28,9	36,2	7,6	9,9
51—100	16,6	22,1	17,9	16,4
101—500	38,7	35,2	71,3	58,4
501—	—	—	—	—

Źródło: jak w tabl. 59.

Struktura wielkoprzemysłowa gałęzi spożywczej ukształtowała się później niż w przemyśle metalowym. Charakteryzowała się największą koncentracją zatrudnienia w grupie fabryk dużych (101 do 500 rob.), która stale wzrastała, osiągając przejściowo na początku XX wieku wysoki wskaźnik 71%. Na tę grupę zakładów składały się przede wszystkim browary i nieliczne, ale o dużych rozmiarach fabryki czekolady i różnych wyrobów cukierniczych, a także wytwórnie wódek i innych wyrobów alkoholowych. Przemysł spożywczy nie osiągnął najwyższej klasy wielkości (500 rob.).

Wielkie ożywienie w zakładaniu fabryk drobnych w ostatnim okresie wyraźnie wystąpiło w przemyśle spożywczym. Najznaczniejsze przesunięcia wielkościowe dokonały się w grupie zakładów małych (16—50 rob.), które posiadały znaczny udział w wytwórczości spożywczej przez całą drugą połowę XIX stulecia. Zakłady w tej klasie wielkości były liczne, skoro dawały zatrudnienie 30 do 40% robotnikom tej gałęzi. Koncentracja wielkościowa w przemyśle spożywczym, jaka dokonała się w końcu XIX wieku, oraz fakt przejścia licznych zakładów małych do grupy średnich obniżyły udział robotników zatrudnionych w tej kategorii fabryk do około 10%.

Dzielnica zachodnia posiadała najbardziej ze wszystkich obszarów Warszawy rozbudowaną strukturę gałęziową, tutaj zlokalizowane były choć w różnej ilości wszystkie rodzaje fabryk miasta reprezentujące bogaty asortyment produkcji. Udział w wysokości zatrudnienia i wartości produkcji na tle innych dzielnic miasta zmieniał się — co wcześniej zostało wykazane — w związku z rozwojem przemysłu w całym mieście. Podobne przeobrażenia zachodziły w granicach omawianej dzielnicy, co spowodowane było specjalizacją branżową, dokonującą się w ciągu lat, co wpływało na zmiany kolejnych współczynników. Przez cały omawiany okres dzielnica zachodnia była największym skupiskiem przemysłu metalowego i spożywczego, które zachowały bezwzględną przewagę w strukturze gałęziowej tego obszaru, dominowały też pod względem zatrudnienia i wartości w skali całego przemysłu Warszawy. Wysoki udział przemysłu metalowego w strukturze gałęziowej wzrastał do końca XIX wieku, co związane było z szybkim tempem rozwoju tego przemysłu, a względnie wolniejszym innych gałęzi. Natomiast na początku XX wieku zmniejszanie się relatywnie udziału tej wytwórczości pod względem zatrudnienia z ok. 65% w 1893 do 47,3% w 1913 r. wiązało się ze wzrostem innych gałęzi, których początkowy etap rozwoju przypadł na koniec XIX stulecia.

Warto zaznaczyć, iż w dzielnicy zachodniej już w latach siedemdziesiątych wielkości przemysłu metalowego przewyższały znacznie wytwórczość spożywczą, podczas gdy w skali całego przemysłu warszawskiego produkcja spożywcza do połowy lat osiemdziesiątych XIX wieku stała na pierwszym miejscu. Te odmienne proporcje w omawianej dzielnicy świadczą o wyraźnej koncentracji największych fabryk metalowych.

W latach siedemdziesiątych struktura asortymentu przemysłu metalowego w porównaniu z poprzednim okresem uległa wyraźnemu przesunięciu. Gałąź tego przemysłu w omawianej dzielnicy stanowiły fabryki następujących branż: maszyn, pomp, aparatów i wag, walcownie ołowiu i stali, mebli żelaznych, kas ogniotrwałych, wyrobów platerowych, innej galanterii metalowej. Wzrosła liczba fabryk maszyn, a więc tych, których produkcja była bardziej złożona i wymagała odpowiedniej siły me-

chanicznej. Pojawiły się nie spotykane przedtem walcownie. Zmniejszyła się ilość fabryk galanterii metalowej na korzyść zakładów produkujących cięższy asortyment. W omawianym okresie powstały następujące fabryki specjalizujące się w produkcji maszyn, zaliczane do największych w przemyśle metalowym Warszawy. Scholtze-Rephan (zał. w 1866 r.) ul. Waliców 26, Troetzer (1869 r.) ul. Chłodna 29, Kraszewski-Dubeltowicz (1871) Al. Jerozolimskie 117, Borman-Szwede (1875) ul. Srebrna 16, Gerlach-Lampe (1876) ul. Srebrna 8, Orthwein-Markowski (1877) ul. Złota 66. Należy także wspomnieć o dużych zakładach mechaniczno-naprawczych Warsztatów Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej. Dzielnica zachodnia w latach dziewięćdziesiątych XIX wieku była obszarem, gdzie rozwój przemysłu odpowiadał coraz bardziej masowemu potrzebom spożycia, a tym samym wymagał zwiększonych nakładów kapitału. Już na początku lat osiemdziesiątych powstawały w niektórych fabrykach formy koncentracji oparte na inwestycjach decydujących o wzroście ilościowym produkcji i zatrudnienia. Wraz z koncentracją przemysłu nastąpiła centralizacja kapitału. Niektóre zakłady stanowiące własność indywidualną przekształcały się w spółki akcyjne w latach osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych XIX stulecia.

Firma Borman-Szwede w 1891 r. przekształciła się na spółkę akcyjną i ostatecznie przybrała formę wielkokapitalistyczną; zatrudnienie z 300 robotników w 1891 wzrosło do 700 w 1898 r., zaś wartość produkcji z 793 000 rubli do 1 479 000 rubli. Należąca do spółki (osobowej) Kraszewskiego-Dubeltowicza fabryka maszyn, przejęta w 1898 r. przez firmę Rohn-Zieliński, podniosła stan zatrudnienia z 79 do 165 robotników. Wkrótce potem zatrudnienie wzrosło do 220 robotników. Koncentracja nastąpiła także w firmach fabrycznych: Hantke, Cukierwaar, Gościński, Jarnuszkiewicz, Fraget i Norblin.

W końcu XIX wieku nastąpiły zasadnicze zmiany w produkcji metalowej, dokonała się jej dalsza specjalizacja, wprowadzono nowe metody wytwarzania, co związane było ze wzrostem nakładów inwestycyjnych, dającym większe możliwości produkcyjne. Niżej wymienione fabryki poszerzyły swój asortyment produkcji, tak np. fabryka Borman-Szwede oprócz urządzeń dla cukrowni, gorzelni, fabryk drożdży i krochmalu zaczęła wytwarzać aparaturę i kotły dla przemysłu naftowego.

W zakładzie Norblina punkt ciężkości produkcji przesunął się z platerów na półprodukty walcowane i ciągnione, rozbudowano blacharnię, rurownię i odlewnię.

W latach dziewięćdziesiątych na tak wysoką pozycję przemysłu metalowego dzielnicy zachodniej w strukturze całej tej gałęzi w skali warszawskiej wpłynęły i inne jeszcze czynniki. Powiśle, najstarsza przemysłowa dzielnica miasta, z powodu braku bocznic kolejowych oraz upad-

Tabl. 62. Rozwój niektórych przedsiębiorstw przemysłu metalowego w dzielnicy zachodniej

Nazwa firmy, adres i rok założenia	1879			1893			1904			1914		
	Liczba robot.	Wart. prod. w tys. rubli	KM	Liczba robot.	Wart. prod. w tys. rubli	KM	Liczba robot.	Wart. prod. w tys. rubli	KM	Liczba robot.	Wart. prod. w tys. rubli	KM
Borman-Szwede i S-ka Tow. Akc. Zakładów Mechanicznych (zał. 1875), ul. Srebrna 16	184	330	12	275	548	25	1 000	2 000	280	1 200	2 500	440
Fraget Józef Fabryka Wyrob. Platerowych (zał. 1824), ul. Elekoralna 16	265	480	28	390	682	80	481	462	85	480	1 500	95
B. Hantke Tow. Akc. Zakładów Metalowych (zał. 1882), ul. Srebrna 9	218	287	30	450	1 115	185	820	1 747	350	1 000	3 000	990
Konrad Jarnuszkiewicz i S-ka Tow. Akc. Zakładów Metalowych (zał. 1871), ul. Ciepła 12	32	32	—	180	100	10	500	750	50	500	900	155
Norblin, B-cia Buch i T. Werner Tow. Akc. Fabryk Metalowych (zał. 1809), ul. Żelazna 51	112	73	19	400	1 199	80	547	1 321	300	600	2 100	950
Orthwein-Karasiński i S-ka Tow. Akc. Fabryk Maszyn i Odlewów (zał. 1872), ul. Złota 68	62	61	12	275	447	40	400	800	85	500	900	155
Rohn-Zieliński i S-ka Tow. Akc. Fabryki Wyrobów Metalowych (zał. 1873), Al. Jerozolimskie 115	79	90	12	165	130	15	400	800	200	500	1 500	325

Zródło: jak w tabl. 59.

ku w latach osiemdziesiątych żegluga parowej na Wiśle stała się mniej atrakcyjna dla lokalizacji zakładów przemysłowych.

Wraz z postępem technicznym wytwórczość metalowa obejmowała coraz szerszy wachlarz asortymentu produkcji. Dobrze rozwijał się przemysł budowy maszyn i urządzeń dla zakładów przetwórstwa rolniczego (Tow. Akc. Borman-Szwede i S-ka). Silną pozycję zajmowała produkcja konstrukcji żelaznych, których zbyt odbywał się na rynkach cesarstwa (Tow. Akc. Rohn-Zieliński i S-ka).

Inny rodzaj przemysłu metalowego reprezentowała wytwórczość asortymentów użytku domowego i galanterii metalowej (Tow. Akc. Konrad Jarnuszkiewicz) lub produkcji metali nieżelaznych (Tow. Akc. Norblin, B-cia Buch i T. Werner).

Znaczny spadek udziału przemysłu spożywczego dokonał się kosztem zwolnienia tempa jego rozbudowy, wyprzedzonego dynamiką młodszych gałęzi wytwórczości. Mocne jednak podstawy, jakie zdobył sobie ten przemysł, i wysokie wielkości wzrostu bezwzględnego zapewniły mu w całym charakteryzowanym okresie drugą pozycję w strukturze gałęziowej dzielnicy zachodniej. Obie gałęzie do końca XIX wieku dysponowały prawie całym potencjałem sił mechanicznych.

Przezwrot techniczny dokonał się najwcześniej w przemyśle metalowym, który skupiał w latach 1893—1913 stale ponad połowę całego potencjału K.M. Dzielnicą zachodnią była miejscem lokalizacji zakładów wysoko zmechanizowanych. Zastosowanie maszyn parowych w browarach przyczyniło się do osiągnięcia wysokiego wskaźnika: od 34 do 36% wszystkich sił parowych w przemyśle spożywczym omawianej dzielnicy.

Przemysł spożywczy względnie najwyższy poziom osiągnął na początku XX stulecia. Choć w późniejszych latach przyrost absolutny powiększył się, to tempo mechanizacji w innych gałęziach było o wiele szybsze, co oddziaływało na relatywne obniżenie tego wskaźnika.

Ostatecznie w 1914 r. zmniejszył się relatywnie udział sił mechanicznych w przemyśle spożywczym do 20%, zaś w metalowym wzrósł ponownie (jak w 1893 r.) do 54%. Przemysł spożywczy wysoką pozycję w strukturze gałęziowej dzielnicy zachodniej utrzymał do końca omawianego okresu. Od lat siedemdziesiątych XIX wieku ulegał tylko zmianom branżowym. W 1879 r. na tym terenie znajdowało się 15 browarów, 5 wytwórni wody mineralnej oraz nieliczne wytwórnie wódek, win i likierów. W końcu lat dziewięćdziesiątych powstały jeszcze fabryki cukiernicze, których produkcja dostosowana była do wzrastającego zapotrzebowania na rynku lokalnym. W porównaniu z okresem połowy XIX wieku nastąpiło zmniejszenie stanu ilościowego browarów przy jednoczesnej ich koncentracji. Pojawiły się rzadko tu spotykane przedtem fabryki napojów alkoholowych.

O znacznej pozycji przemysłu spożywczego dzielnicy zachodniej de-

cydowały browary, była ona ich największym skupiskiem (80% browarów warszawskich). Obok działających dawniej, jak Reicha (zał. w 1818 r.) czy Boenisha (zał. w 1855 r.), powstawały i szybko rozwijały się nowe, należące do największych wytwórni piwa w skali Królestwa Polskiego. Były to browary: Junga (na ul. Ogrodowej 62), Machlejda (na ul. Chłodnej 43) i Kijoka (ul. Żelazna 23). W końcu XIX wieku nastąpił dalszy rozwój browarów. Firma Kijok po przekształceniu w spółkę akcyjną w 1899 r. powiększyła stan zatrudnienia z 50 do 110 robotników. Centralizacja kapitałów pozwoliła na znaczne zmodernizowanie fabryki: wyposażona została w kolejkę wewnętrzną, sztuczne chłodnie, browar był pierwszym, który otrzymał elektryczne oświetlenie. Przemysł spożywczy w dzielnicy zachodniej do końca omawianego okresu odgrywał ważną rolę. Jego udział w wielkości zatrudnienia i wartości produkcji całego przemysłu spożywczego miasta, choć zmienny, zawsze utrzymywał się na pierwszych pozycjach, co należy tłumaczyć słabszym rozwojem przemysłu spożywczego w nowych dzielnicach, jak Wola lub Praga.

Nową gałęzią w strukturze przemysłowej Warszawy na początku XX wieku był głównie przemysł konfekcyjny, przetwarzający gotowe wyroby włókiennicze i dostosowany do potrzeb lokalnego rynku. W dzielnicy zachodniej powstawały pierwsze fabryki odzieżowe produkujące ubrania męskie i damskie, a także galanterię odzieżową i bieliznę pościelową. Innym rodzajem wytwórczości tradycyjnie związanej z terenem omawianej dzielnicy była produkcja powozów, która choć nie zanikła, wykazywała zastój. Niektóre zakłady rezygnowały z produkcji powozów, przestawiając się na działalność remontową. Stare firmy Rentla, Gayera i Sommera nie wykazywały dużego rozwoju. Wpływała na to zapewne rozbudowa komunikacji miejskiej, stwarzająca bardziej dostępne i masowe formy transportu osobowego.

Pozostałe gałęzie, choć słabiej zarysowane, decydowały także o funkcji przemysłowej dzielnicy zachodniej, udział niektórych z nich w strukturze poszczególnych gałęzi przemysłu Warszawy był znaczny. Najstarszy obok metalowego i spożywczego przemysł skórzany nie rozwijał się. Złe warunki hydrograficzne zdecydowały o jego lokalizacji na obfitszych w wodę terenach muranowskich. Innym rodzajem wytwórczości, początki której w dzielnicy zachodniej sięgają schyłku XVIII wieku, był przemysł mineralny, którego rozwój dokonywał się w ścisłym związku z rozbudową miasta. Znajdujące się tu cegielnie (przejściowo), kaflarnie, wytwórnie luster pracowały na potrzeby lokalne. Udział przemysłu mineralnego wyższy w latach siedemdziesiątych XIX stulecia uległ w późniejszym okresie obniżeniu, co spowodowane było rozwojem wytwórczości mineralnej na Pradze.

Od schyłku XIX wieku w strukturze gałęziowej przemysłu badanej dzielnicy mocną pozycję zdobył przemysł drzewny. Pojawiły się pierwsze fabryki wyrobów stolarskich produkujące głównie meble. Wytwórczość



T a b l. 63. Rozwój niektórych przedsiębiorstw przemysłu spożywczego w dzielnicy zachodniej

Nazwa firmy	1879			1893			1904			1914		
	Liczba robot.	Wart. prod. w tys. rubli	KM	Liczba robot.	Wart. prod. w tys. rubli	KM	Liczba robot.	Wart. prod. w tys. rubli	KM	Liczba robot.	Wart. prod. w tys. rubli	KM
Brün T. i S-ka Fabryka Tabaczana (zał. 1882), ul. Krochmalna 59	—	—	—	336	179	16	330	299	20	385	460	20
Haberbusch i Schiele Tow. Akc. Browarów Parowych (zał. 1846), ul. Krochmalna 58	51	175	—	60	205	50	185	900	350	220	1 500	500
Machlejd Karol Browar Parowy i Słodownia (zał. 1869), ul. Chłodna 45	41	178	—	44	150	16	140	500	342	120	1 000	342
Reych E. i Synowie Browar Parowy (zał. 1818), ul. Grzybowska 33	24	95	—	30	110	8	160	400	120	175	550	120
Riese i Piotrowski Fabr. Czekolady i Cukierków (zał. 1874), ul. Towarowa 44.	6	30	—	13	32	10	154	386	10	170	480	10

Źródło: jak w tabl. 59.

ta stanowiła dosyć wysoki odsetek w skali Warszawy, wyprzedzało ją pod tym względem jedynie Powiśle. Z powodu niskiego drzewostanu w okolicach podwarszawskich przemysł ten opierał się o surowiec spławiany Wisłą z dalszych i bardziej lesistych obszarów Królestwa Polskiego, co jednak nie wyklucza, iż częściowo transport odbywał się koleją, za czym przemawiałaby lokalizacja fabryk drzewnych w tej dzielnicy. Na początku XX wieku przetwórstwo drzewa oddzielone ostatecznie od rzemiosła stolarskiego stało się wyraźnie ukształtowaną gałęzią przemysłu fabrycznego o zaawansowanym stopniu mechanizacji. Dzielnica zachodnia koncentrowała na swym obszarze wysoki odsetek fabryk przemysłu papierniczego i drukarni. Jedynie śródmieście pod względem wielkości zatrudnienia w przemyśle poligraficznym przewyższało ją. Od początku XX wieku wykazywał on szybkie tempo rozwoju, związany był z charakterem Warszawy jako ośrodka nauki i kultury.

Porównanie danych o wielkości sił mechanicznych dla omawianych gałęzi przemysłu pozwala stwierdzić, że najwcześniej przewrót techniczny dokonał się w fabrykach metalowych. Zakończenie jego możemy ustalić na lata dziewięćdziesiąte, następny okres to dalszy etap, który da się określić jako postęp techniczny. Mechanizacja w przemyśle drzewnym, chemicznym, włókienniczym, mineralnym miała miejsce dopiero na początku XX stulecia, częściowa mechanizacja, która objęła inne gałęzie przemysłu, dokonała się ostatecznie przed rokiem 1914.

Nowy etap postępu technicznego związany był z powstaniem elektrowni (1903 r.). Łatwo dostępna i stosunkowo tania energia wprowadzona została do systemu produkcji wielkich, a następnie małych zakładów, których możliwości finansowe pozwalały na zakup silnika elektrycznego o niewielkiej mocy rzędu 5—10 KM.

Struktura gałęziowa przemysłu terenów zachodnich i jej wewnętrzne przemiany były odbiciem procesów dokonujących się w całym przemyśle warszawskim. Analiza tych kwestii na przykładzie dzielnicy zachodniej pozwala prześledzić zasadnicze tendencje w industrializacji miasta.

Tabl. 64. Udział dzielnicy zachodniej  
w strukturze wielkościowej przemysłu Warszawy  
(w procentach)

Klasa wielkości według liczby zatrudnionych	1879	1893	1904	1914
6—15	27,5	15,2	28,3	32,1
16—50	32,1	26,7	29,0	28,5
51—100	37,2	27,0	30,1	28,2
101—500	45,7	44,3	24,0	26,8
501—	—	—	25,0	19,8

Źródło: jak w tabl. 59.

Przemysł dzielnicy zachodniej reprezentował pod względem struktury zatrudnienia stałą dominację klasy zakładów dużych i wielkich, przy zmiennych proporcjach drobnych, małych i średnich. Z kolei analizując udział dzielnicy w zatrudnieniu na tle całego przemysłu Warszawy, można wnioskować, jaki typ robotnika znajdował zatrudnienie w tutejszych zakładach. Koncentrowała się tu prawie połowa robotników Warszawy zatrudnionych w fabrykach wielkich. Odsetki te uległy zmniejszeniu od początku XX wieku w związku z rozbudową przemysłu na terenach Pragi i Woli. Strukturę przemysłu cechowało współistnienie przemysłu małego oraz średniego i o charakterze wielokapitalistycznym. Świadczy to wyraźnie o specyfice przemian ekonomicznych w Warszawie, gdzie rozwój form koncentracji kapitalistycznej nie eliminował produkcji drobnoprzemysłowej. Udział dzielnicy zachodniej w strukturze zatrudnienia całego miasta w grupie zakładów dużych i wielkich odnosi się w większości do dwóch podstawowych gałęzi przemysłu — metalowej i spożywczej. W roku 1893 zatrudnionych tutaj było prawie 80% metalowców fabryk dużych. W 1914 r. udział ten obniżył się do 66,6%. W roku 1879 w dużych fabrykach spożywczych pracowało 38% wszystkich robotników, a w 1914 r. liczba ta podniosła się do 58%, co związane było ze wzrostem pracujących w dużych browarach parowych, które należały do największych w Królestwie Polskim. Skala wielkości zakładów fabrycznych w dzielnicy na tle ogólnego zatrudnienia w Warszawie świadczy także o wybitnie przemysłowym charakterze dzielnicy zachodniej.

T a b l. 65. Struktura gałęziowa przemysłu w dzielnicy zachodniej

Przemysł	Lata	Zakłady		Robotnicy		Wart. prod.		Siła mechaniczna	
		liczba	%	liczba	%	w tys. rubli	%	KM	%
Metalowy	1879	25	29,4	2377	57,7	3076	37,8	460	91,6
	1893	38	34,8	3665	64,9	5642	59,3	674	54,5
	1904	100	45,4	8043	54,6	13349	50,1	1866	50,4
	1914	160	33,9	9875	47,3	20521	45,8	4205	54,2
Spożywczy	1879	32	37,6	852	20,7	2701	33,3	—	—
	1893	30	27,8	955	16,9	2690	28,2	426	34,5
	1904	27	12,2	2067	14,0	6935	26,2	1336	36,2
	1914	79	16,8	2856	13,7	9240	20,6	1575	20,4
Garbarski	1879	3	3,6	260	6,4	1565	19,2	42	8,4
	1893	1	0,9	95	1,8	477	5,0	65	5,3
	1904	1	0,4	30	0,2	60	0,2	—	—
	1914	3	0,7	77	0,4	160	0,3	6	0,7

Przemysł	Lata	Zakłady		Robotnicy		Wart. prod.		Siła mechaniczna	
		Liczba	%	liczba	%	w tys. rubli	%	KM	%
Chemiczny	1879	2	2,3	14	0,4	252	3,1	—	—
	1893	3	2,7	33	0,5	99	1,0	8	0,6
	1904	10	4,5	276	1,9	1271	4,8	70	1,9
	1914	13	2,7	559	2,7	2395	5,6	564	7,3
Mineralny	1879	6	7,1	67	1,6	136	1,7	—	—
	1893	6	5,5	56	0,9	113	1,3	17	1,3
	1904	10	4,5	241	1,6	715	2,7	14	0,4
	1914	18	3,8	526	2,5	1245	2,7	128	1,7
Drzewny	1879	3	3,6	217	5,3	92	1,1	—	—
	1893	8	7,3	270	4,8	166	1,7	6	0,4
	1904	18	8,1	1733	11,7	1239	4,6	186	5,0
	1914	48	10,2	1386	6,6	1768	3,9	346	4,5
Włókienniczy	1879	1	1,1	10	0,2	24	0,3	—	—
	1893	6	5,5	227	4,1	149	1,5	8	0,6
	1904	9	4,1	427	2,9	849	3,2	113	3,0
	1914	21	4,5	992	4,7	2084	4,8	242	3,1
Konfekcyjny	1879	1	1,1	71	1,7	30	0,4	—	—
	1893	3	2,7	65	1,2	72	0,7	10	0,8
	1904	12	5,4	476	3,2	749	2,8	30	0,8
	1914	44	9,3	2303	10,9	2772	6,2	126	1,6
Papierniczy	1879	2	2,3	32	0,7	57	0,7	—	—
	1893	6	5,5	152	2,7	35	0,4	18	1,4
	1904	16	7,2	907	6,1	717	2,7	57	1,5
	1914	39	8,3	1173	5,6	1849	4,2	239	3,1
Poligraficzny	1879	—	—	—	—	—	—	—	—
	1893	—	—	—	—	—	—	—	—
	1904	9	4,1	251	1,7	291	1,1	30	0,8
	1914	23	4,9	579	2,7	858	1,9	175	2,3
Inne	1879	10	11,7	218	5,3	199	2,4	—	—
	1893	8	7,3	126	2,2	86	0,9	8	0,6
	1904	9	4,1	311	2,1	448	1,6	—	—
	1914	23	4,9	619	2,9	1820	4,0	87	1,1
Razem	1879	85	100	4118	100	8132	100	502	100
	1893	109	100	5644	100	9529	100	1240	100
	1904	221	100	14762	100	26623	100	3702	100
	1914	471	100	20945	100	44712	100	7693	100

Źródło: jak w tabl. 59.

W toku uprzemysłowienia Królestwa Polskiego Warszawa jako wzrastający obszar wytwórczy położony w centralnym punkcie Europy środkowowschodniej przekształcała się w ważny ośrodek handlu między Wschodem a państwami zachodnimi. Była miejscem, gdzie krzyżowały się interesy gospodarcze nie tylko Królestwa, dochodziły tu często do skutku handlowe i finansowe transakcje obliczone na rynek Rosji.

W państwach zachodnich działały nowoczesne, przystosowane do ustroju kapitalistycznego organizacje pośrednictwa — giełdy; na terenach Królestwa rozwijały się one słabo.

Najżywotniejszy był (obok łódzkiego) Warszawski Komitet Giełdowy zreformowany w 1872 r. Komitet reprezentowany przez zgromadzenie giełdowe złożone z kupców gildyjnych dostarczał swym klientom informacji, rządowi zaś opinii w sprawach przemysłu i handlu. W następnych latach otwarto odrębną giełdę zbożową, a potem i towarową, ale działały one słabo. W wielu wypadkach większych transakcji dokonywano poza giełdą. Warszawa była miejscem, gdzie lokowały swoje zarządy największe przedsiębiorstwa przemysłowe, tutaj pracowały liczne urzędy i biura spółek akcyjnych. Miasto było przede wszystkim ośrodkiem wewnętrznego handlu hurtowego.

Krzyżowały się w Warszawie także szlaki handlu tranzytowego z Rosją, przewożono tędy drzewo, futra, herbatę, ryby itd. Z Zachodu szły towary kolonialne, maszyny, chemikalia itd. Handel koncentrował się stopniowo w kantorach fabrycznych, w ten sposób omijano pośrednictwo kupców, a większość transakcji załatwiali agenci poszczególnych fabryk.

Najpowszechniejszą formą handlu tranzytowego były tzw. komisje i agentury udzielane warszawskim domom handlowym. Domy takie pracowały na rachunek przedsiębiorstw zagranicznych i rosyjskich, zajmując się sprzedażą komisową powierzanych sobie artykułów. Często organizowano także sprzedaż w formie hurtowej ze składów fabrycznych, dotyczyło to także handlu towarami kolonialnymi, maszynami rolniczymi i szeregiem innych artykułów technicznych i konsumpcyjnych. Duże ożywienie w handlu nastąpiło w latach 80—90-ych XIX wieku, w okresie napływu do Królestwa kupców rosyjsko-żydowskich, tzw. Litwaków, wyrugowanych ze wschodu. Przybywali oni do Warszawy z dużą znajomością rynków rosyjskich, dlatego też bardzo szybko zmonopolizowali szereg działów handlu — zakładali liczne kantory, składy, domy komisowe i biura agentowe.

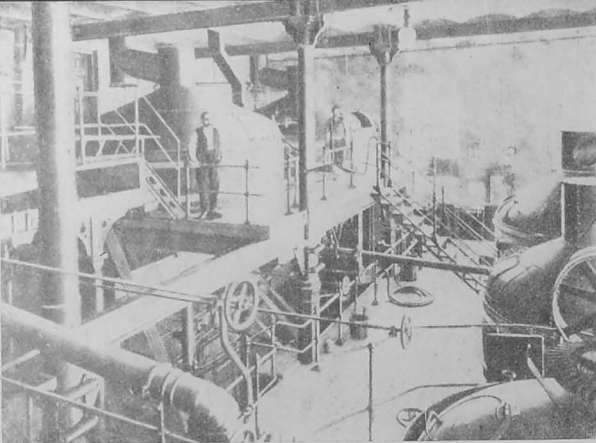
Dzielnica zachodnia, będąca dużym ośrodkiem przemysłowym miasta, spełniała także ważne funkcje handlowe, dzięki czemu wyrosła do roli znacznego centrum przemysłowo-handlowego Warszawy. O znaczeniu jej w handlu hurtowym decydowały licznie zlokalizowane tutaj domy hand-



Ul. Leszno, ok. 1870 r.

Plac Grzybowski w końcu XIX w.





Wnętrze warzelni piwa  
w browarze Tow. Akc.  
Haberbusch—Schiele, ul.  
Krochmalna 59,  
ok. 1909 r.

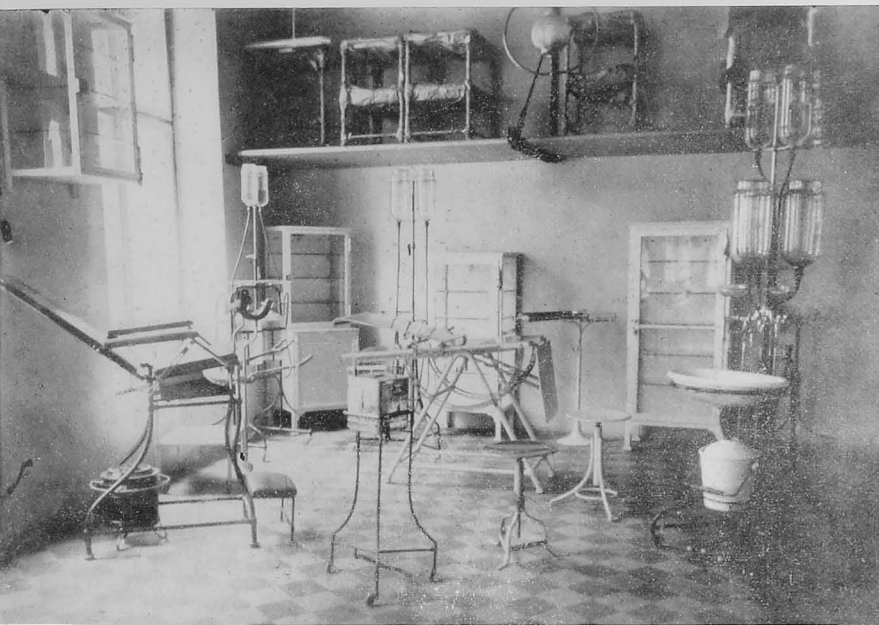
Ekspedycja piwa z browaru Tow. Akc. Haberbusch—Schiele, ul. Krochmalna 59,  
ok. 1910 r.



Metalowa Fabryka Tow.  
Akc. Konrad Jarnusz-  
kiewicz i S-ka, ul. Grzy-  
bowska 19, ok. 1910 r.



Urządzenia medyczne z fabryki Konrad Jarnuszkiewicz i S-ka, ul. Grzybowska 19,  
ok. 1914 r.



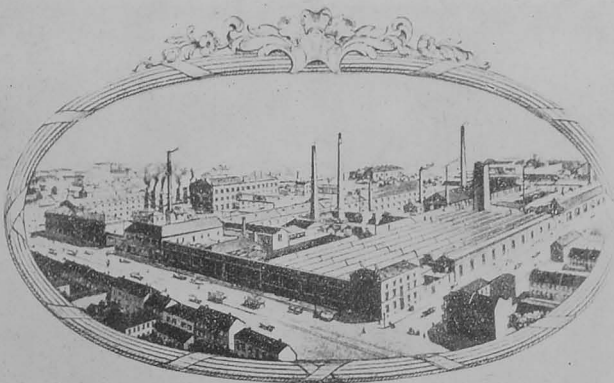




Fabryka mydła H. Wildta, ul. Belwederska 18, ok. 1910 r.



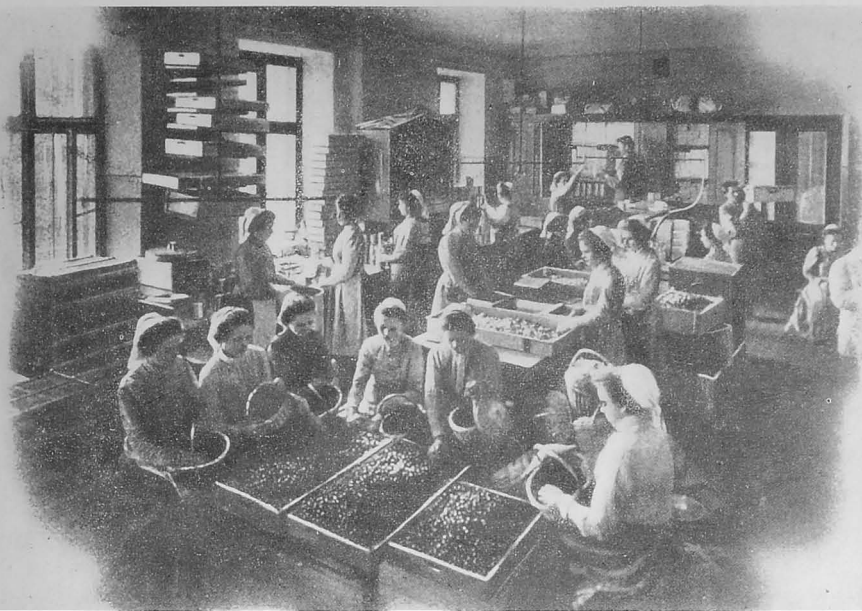
Budynek fabryki cukierków R. Zilma,  
ul. Krochmalna 71,  
ok. 1895 r.

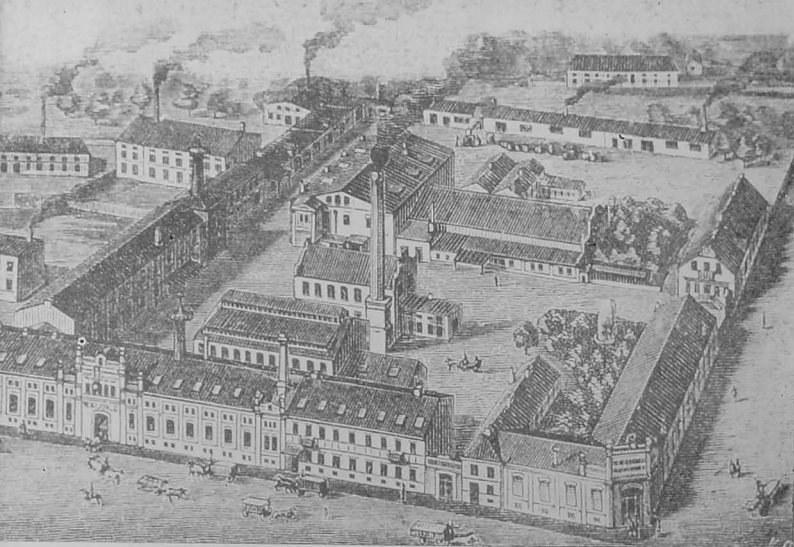


ROK ZAŁOŻENIA 1809

Dawny znak firmowy z ogólnym widokiem na zabudowania fabryczne Zakładów Metalowych Norblin—Buch—Werner, ul. Żelazna 51, ok. 1890 r.

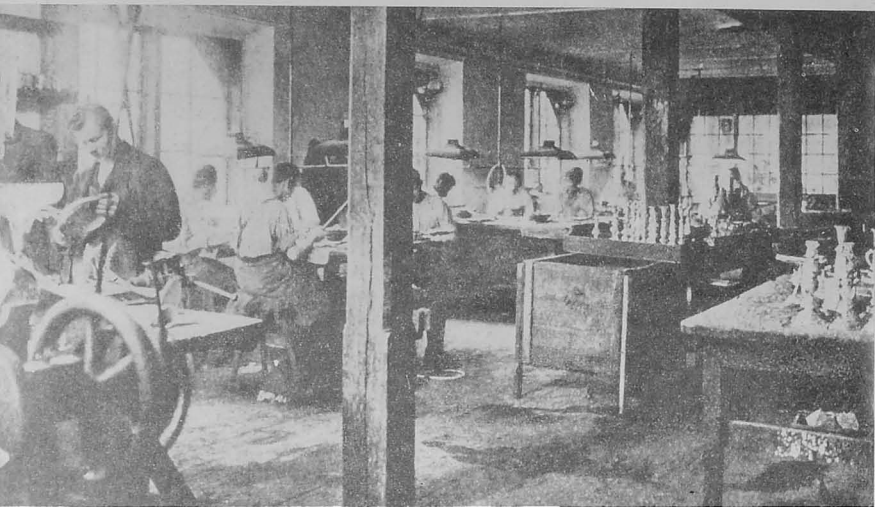
Wnętrze sortowni i zawijalnia cukierków w fabryce J. Fruzińskiego, ul. Polna 26/28, ok. 1900 r.

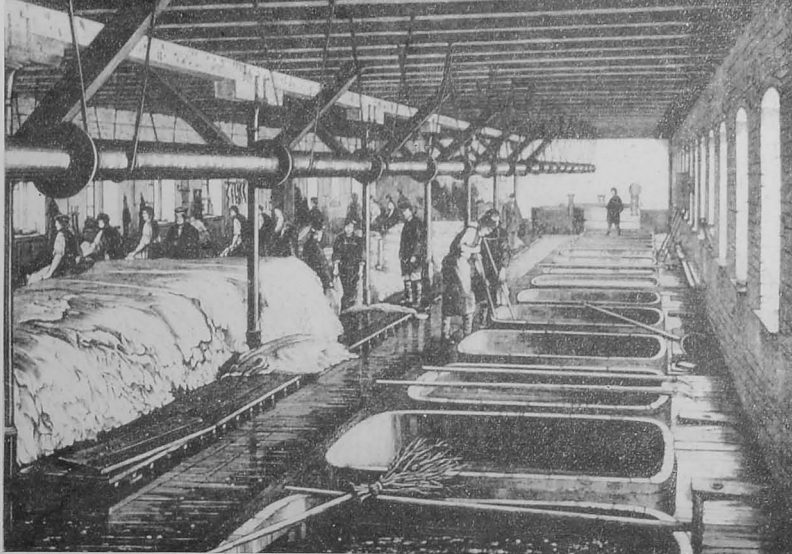




Ogólny widok browaru Sp. Akc. Wł. Kijok et Comp., ul. Żelazna 59, ok. 1890 r.

Widok polerni w fabryce J. Frageta, ul. Elektoralna 16, ok. 1910 r.

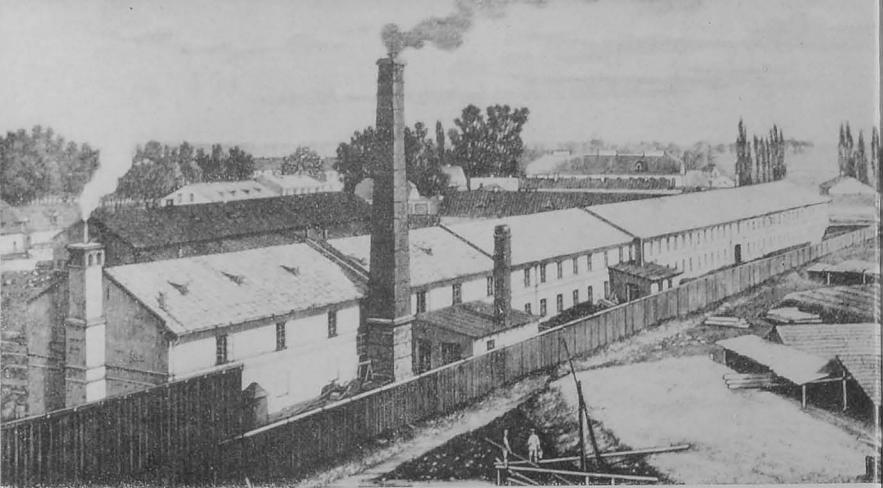




Wnętrze hali Garbarni B-ci Telmer—Szwede, ul. Okopowa 78, ok. 1870 r.

Garbowanie skór w kadziach podwórzowych Garbarni B-ci Telmer—Szwede, ul. Okopowa 78, ok. 1870 r.





Ogólny widok Garbarni B-ci Telmer—Szwede, ul. Okopowa 78, ok. 1870 r.

Robotnicy i fabrykant



lowe, agentury, komisys, składy o szerokim asortymencie. Magazyny sytuowano w bliskim sąsiedztwie linii kolejowej i Dworca Towarowego, jednocześnie w tutejszych składach następowało zaopatrzenie w potrzebne materiały dla fabryk znajdujących się w dzielnicy.

Charakterystykę rozmieszczenia sieci handlowej utrudnia brak właściwej dokumentacji. Na podstawie przewodnika Dzierżanowskiego można stwierdzić, iż na przełomie lat 1869/1870 istniały w dzielnicy zachodniej domy handlowe i komisowe, na 36 zarejestrowanych w przewodniku 13 zlokalizowanych było na poszczególnych ulicach dzielnicy; koncentrowały się one na ul. Grzybowskiej, Elektoralnej, Twardej i Granicznej; ta ostatnia utrzymała zresztą przez cały czas wybitnie handlowy charakter, była miejscem licznie tu działających sklepów komisowych, składów i magazynów. Pojawiły się także pierwsze większe składy węgla i drzewa opałowego w sąsiedztwie Dworca Wiedeńskiego, a w okresie późniejszym — koło stacji towarowej kolei warszawsko-wiedeńskiej.

Lata siedemdziesiąte XIX wieku były okresem i jednocześnie pierwszą silną fazą w procesie intensywnego uprzemysłowienia Warszawy i dzielnicy zachodniej. Wraz z rozwojem przemysłu wzrastały się także obroty handlowe, wzrastające zapotrzebowanie na produkty fabrycznej wytwórczości powodowało konieczność organizacji zbytu, co doprowadziło do powstania zaplecza magazynowego, a także ożywienia działalności wymiennej.

W drugiej połowie lat siedemdziesiątych XIX wieku wzrastała w dzielnicy zachodniej liczba domów komisowo-handlowych, według przewodników-adresarzy Rafalskiego koncentrowało się tutaj około 20% w skali całego miasta. Powstawały biura agentów handlowych różnych prowincjonalnych i zagranicznych przedsiębiorstw, w końcu lat siedemdziesiątych XIX wieku działało około 45% kantorów agencyjnych. Najliczniej sytuowały się przy głównych ulicach Leszno i Elektoralnej, co było uwarunkowane ich ważnymi funkcjami komunikacyjnymi i korzystnym przestrzennie układem względem miasta. W dzielnicy zachodniej w związku z jej dogodnym położeniem wobec szlaków komunikacji dalekobieżnej, a zwłaszcza przy takich ulicach, jak Twarda, Chmielna, Żelazna czy Al. Jerozolimskie, otwierano liczne składy węgla i drzewa; z zestawienia ich adresów na podstawie przewodnika Rafalskiego wynika, iż grupowała się tutaj ponad połowa ogólnej liczby składów węglowo-drzewnych Warszawy.

Okolice placu Grzybowskiego (przy ul. Grzybowskiej, a także ul. Bagno i Granicznej) były jedynym miejscem w Warszawie, gdzie prowadzono handel wyrobami żelaznymi, tu znajdowało się centrum składów żelaza i jego odlewów, a więc handel tymi artykułami lokalizował się na terenie, gdzie produkcja metalowa była silnie rozwinięta. Nieco mniej było domów handlowych zajmujących się sprzedażą towarów kolonialnych, a także składów innego asortymentu, jak wyrobów bławatnych,

mebli, owoców, wina, żyta itd. Artykuły spożywcze sprowadzane z obszarów cesarstwa wystawiane były na sprzedaż w sklepach „Gościnnego Dworu” za Żelazną Bramą, którą prowadzili kupcy rosyjscy.

Panujące przez całą drugą połowę XIX wieku wielkie ożywienie budowlane w Warszawie powodowało, że miasto musiało być także zaopatrywane w artykuły tego asortymentu. W sąsiedztwie linii kolejowej powstawały duże składy cementu, wapna, a także gotowej cegły i gliny. Do większych tego rodzaju składów należały: F. Majewskiego przy ul. Żelaznej 13, gdzie magazynowano wapno z własnej kopalni w Sulejowie, D. Perla przy ul. Grzybowskiej 21, który prowadził sprzedaż cementu angielskiego firmy Robinson Co z Londynu. Duży skład wapna lasowanego i gliny ogniotrwałej znajdował się przy rogu Srebrnej i Wroniej. Inny duży skład wapna i cementu (Kleczyńskiego) w Al. Jerozolimskich opierał swój szeroki budowlany asortyment na artykułach sprowadzanych z licznych kopalń w okręgu staropolskim. Skład prowadził także sprzedaż wysyłkową na prowincję.

W związku z dużym skupiskiem fabryk na badanym obszarze, a także na skutek bliskiego usytuowania wobec szlaków komunikacyjnych, koncentrowały się w sąsiedztwie ich składy węglowe i materiałów budowlanych. W latach dziewięćdziesiątych istniało w dzielnicy 90% magazynów z materiałem budowlanym i 65% wszystkich składów węgla.

W tym czasie dzielnica zachodnia skupiała w swych granicach 60% ogólnej liczby domów handlowych. Na 32 placówki ekspedycyjne w Warszawie 17 działało na ulicach Orlej, Granicznej, Elektoralnej i Lesznie. Załatwiały one wszystkie sprawy obrotu handlowego wchodzące w zakres sprzedaży komisowo-towarowej, a także i obrotów w handlu zagranicznym. Jednym z większych był kantor komisowy N. Machonbauma przy ul. Orlej 12, posiadał on prawo otwierania agentur i wyłącznej sprzedaży na obszarze całego Królestwa Polskiego wyrobów fabryki tabaczniej „Lafoire St. Petersburg” i firmy Saatsch Manguby, świec stearynowych z fabryki A. Heimburgera z Petersburga czy też papieru piaskowego dla fabryk wyrobów żelaznych fabryki J. Lienan w Nevstadt itd. Dodatkowo ten sam kantor prowadził sprzedaż win i likierów francuskich (firm z Bordeaux), posiadał także skład wyrobów metalowych, filia jego znajdowała się w Grodnie.

Na podobnych zasadach pracował kantor Z. Kempńskiego przy ul. Orlej 3 trudniący się sprzedażą narzędzi i maszyn, a także części metalowych importowanych z fabryk krajów zachodnioeuropejskich. Wraz z rozwojem przemysłu i postępującym przewrotem technicznym oraz importem coraz bardziej precyzyjnych systemów maszynowych następowała konieczność fachowej kooperacji kantorów handlowych i przedsiębiorstw przemysłowych.

W latach osiemdziesiątych XIX wieku powstały pierwsze biura techniczne i placówki usługowe w stosunku do przemysłu fabrycznego, dyspo-



nujące wykwalifikowaną kadrą specjalistów, którzy na zlecenie nowo organizowanych fabryk lub tych, co dokonywały modernizacji systemu produkcji, brali w tym udział, służąc fachową poradą i wykonaniem konkretnych prac projektowanych ze wszelkimi inwestycjami w budownictwie przemysłowym i w systemie urządzeń techniczno-wytwórczych. Pierwsze biura techniczne rozwijały aktywną działalność w skali ogólnej Królestwa Polskiego w okresie wzmoczonej industrializacji. Biura techniczne zakładano głównie w sąsiedztwie dzielnic fabrycznych lub na prowincji w centrum okręgów przemysłowych. Spełniały w ten sposób funkcję usługową wobec rozrastającego się przemysłu. Biura techniczne, skupiające się na terenie dzielnicy zachodniej, a w latach osiemdziesiątych było ich tutaj osiem, zajmowały się głównie instalowaniem urządzeń technicznych młynów, zakładów browarniczych, gorzelni i tartaków. Podejmowały się także pośrednictwa i fachowej pomocy przy zakupie różnych urządzeń fabrycznych, sporządzały na zamówienie szkice projektów i wzory techniczne. Udzielano także porad ustnych w biurach. Niektóre biura techniczne przyjmowały odpowiedzialność i dawały gwarancję za dobre funkcjonowanie urządzeń, których organizacją się zajmowały. Biurami kierowali przeważnie inżynierowie legitymujący się dyplomami zagranicznych uczelni technicznych.

W latach dziewięćdziesiątych powstawały biura konstrukcyjne budownictwa mieszkaniowego i przemysłowego, drogowego, a nawet melioracyjne. Dysponowały wykwalifikowaną kadrą techniczną i siłą roboczą, otwierały swoje przedstawicielstwa w innych miastach.

W roku 1910 rejestrowano na terenie dzielnicy zachodniej 55 biur technicznych o różnej specjalizacji usługowej, co stanowiło 80% wszystkich zarejestrowanych biur tego typu w mieście. Lokalizacja przypadła głównie na linię Alei Jerozolimskich na odcinku pomiędzy ul. Marszałkowską a Żelazną. Do znaczniejszych należało przedsiębiorstwo techniczno-usługowe Drzewiecki—Jeziorański (zał. w 1893 r.) w Al. Jerozolimskich 85. W roku 1910 zatrudniało 200 robotników, wykonywało wiele prac konstrukcyjno-instalacyjnych na terenie Warszawy, a także i prowincji.

Operacje handlowo-przemysłowe koncentrowały się w licznie powstających i coraz bardziej specjalizujących się domach handlowych, komisach, agenturach itp. Na przełomie XIX i XX wieku w Warszawie działało około 100 biur agencyjnych szeregu firm handlowych i przemysłowych z terenów Królestwa Polskiego, cesarstwa i innych państw europejskich; ponad 50% agentur posiadało swoje siedziby w dzielnicy zachodniej, licznie zlokalizowane były na ul. Elektorальной, Grzybowskiej, Lesznie i Granicznej.

Sprzedażą towarów kolonialnych trudniło się 25 placówek handlowych, czyli 35% w skali warszawskiej. Licznie reprezentowane były składki win i innych napojów alkoholowych sprowadzanych z zagranicy



i w mniejszej ilości z terenu krajowego; 50% wszystkich tych składów lokalizowało się w dzielnicy zachodniej.

Koncentracja przestrzenna placówek handlu hurtowego w omawianej dzielnicy rozkładała się zasadniczo na dwóch obszarach. Pierwszy to teren ograniczony ul. Twardą, Ciepłą, Grzybowską oraz linią ul. Marszałkowskiej, tutaj także można wyróżnić dwa większe skupiska: okolica Dworca Wiedeńskiego (Al. Jerozolimskie i ulice najbliższe), drugim ośrodkiem był plac Grzybowski z ulicami: Graniczną, Bagnem i Twardą. W nieco dalszej odległości duże skupisko placówek handlowych koncentrowało się na ul. Leszno, Elektorальной, Orlej, zwłaszcza ul. Leszno była najintensywniej nasycona punktami handlowymi, a także zakładami fabrycznymi; ulica ta posiadała w pełni ukształtowany przemysłowo-handlowy charakter i stała w rzędzie pierwszych tego typu ulic Warszawy. Operując podziałem dzielnicy zachodniej na cyrkule, aktualnym dla końca XIX i początku XX wieku, można stwierdzić, iż największe skupisko placówek handlowych znajdowało się na terenie cyrkulu XIII, który posiadał duże znaczenie handlowe, chociaż pozbawiony był tak silnych cech przemysłowych, jak cyrkule VII i VI.

W dziedzinie funkcji handlu półhurtowego i detalicznego duże znaczenie w życiu gospodarczym nie tylko dzielnicy, ale i całego miasta posiadały targowiska zlokalizowane na placu za Żelazną Bramą i na placu Witkowskiego. W latach siedemdziesiątych XIX wieku plac targowy za Żelazną Bramą został rozszerzony w związku ze wzmagającym się ruchem handlowym. Tutaj pojawiały się pierwsze nowalijki, tu ustalano ceny na artykuły spożywcze; jak zgodnie podkreślają ówczesne przewodniki warszawskie i wzmianki w prasie, „służył ku szerokim potrzebom wszystkim prawie warszawskim kuchniom”. Odbываły się tutaj targi półhurtowe, następowało niejednokrotne spotkanie pomiędzy drobnym producentem wiejskim a kupcem miejskim. Początkowo owe obroty handlowe zorganizowane w formie handlu jarmarcznego przenosiły się z otwartych placów do specjalnie na ten cel pobudowanych hal targowych. Istniejące od początku XX wieku hale targowe zajęły miejsce nie tylko targów na otwartym powietrzu, ale i zbiorowiska sklepów jednostkowych, jak np. sklepy istniejące na placu za Żelazną Bramą w specjalnie na ten cel postawionej obszernej budowli zwanej „Gościennym Dworem”. Budownictwo pomieszczeń o charakterze handlowym nie oparowało jednak żywiłowego handlu ulicznego, który był nastawiony na zaspokojenie potrzeb ściśle lokalnych. Nie zachowały się dokumenty o charakterze urzędowym, które mogłyby odzwierciedlać rozwój handlu tego typu.

Obraz funkcji handlowej dzielnicy zachodniej nie może być pełny bez ogólnego scharakteryzowania roli targowisk i hal miejskich, posiadających wielkie znaczenie w zaopatrzeniu mieszkańców Warszawy w szereg podstawowych artykułów żywnościowych. Plac za Żelazną Bramą

był centrum handlu rybami, znaczną część obrotów zmonopolizowali kupcy żydowscy. W pobliskim „Gościennym Dworze” sprzedawano produkty importowane z cesarstwa, a także szeroki asortyment towarów blawatnych i różnej galanterii.

Następnym targowiskiem położonym w sąsiedztwie był plac Grzybowski, gdzie dokonywał się obrót bardzo wyspecjalizowany pod względem asortymentu. Sprzedawano tutaj głównie zboże, ziemniaki, a także słomę i siano; wymienione towary dostarczała bezpośrednio ludność rolnicza z terenów podwarszawskich. Duże nasilenie ruchu targowego na placu Grzybowskim było uwarunkowane nie tylko dogodnym komunikacyjnym usytuowaniem i przestrzenią, jaką stanowił sam plac, ale i sąsiedztwem kościoła Wszystkich Świętych, który podnosił swym kultowym charakterem atrakcyjność miejsca; jak zanotowano w jednym z przewodników, „chłopi chętnie wybierają takie miejsca dla handlu, gdzie sprządać, kupić i pomodlić się można”. W końcu lat 80-ych targ z pl. Grzybowskiego został przeniesiony na plac Witkowskiego (otwarty w 1879 r.). Koncentrował się tu handel zbożem ze względu na lepsze usytuowanie i wykorzystanie bliskiego Dworca Towarowego, przez który przechodziły transporty rosyjskiego i polskiego zboża. Na placu Witkowskiego dokonywano rozdziału części zbożowego transportu w obrotach handlowych. Z braku odpowiednich magazynów zbożowych nie potrafiono w pełni wykorzystać jego dogodnego położenia. Transakcje dokonywano więc raczej bezpośrednio między producentem a kupcem. Częściowo sprzedaż odbywała się wprost z wozów.

Duże zapotrzebowanie w ludnym ośrodku przemysłowym, jakim była Warszawa, stwarzało rynek lokalny o dużym popycie na produkty rolne. Kolejnym targowiskiem był targ zlokalizowany w początkowym biegu ulicy Chłodnej, nazwany od ornamentów jednej z tamtejszych kamienic „Targiem pod Lwem”; sprzedawano tu także zboże i inne artykuły żywnościowe oraz materiał opałowy i wyroby bednarskie.

W roku 1906 Magistrat m. Warszawy przeznaczył na handel teren między ul. Żelazną i rogatką jerozolimską (obszar częściowo placu Starynkiewicza), z chwilą jednak otwarcia linii tramwajów elektrycznych został on przesunięty w głąb. Zjeżdżały się tu liczne wozy z terenów podnajejskich, zaopatrujące mieszkańców Warszawy w artykuły ogrodnicze; jak podają Dziewulski i Radziszewski w swej pracy o Warszawie, w sezonie przyjeżdżało na targowisko od 500 do 800 furmanek i wozów dziennie. Kwestia targowisk miejskich nie doczekała się nigdy jednolitej prawnej regulacji, w ich działalności dostrzec można dużą żywiołowość. Sprawa wymagała ujęcia przepisami nie tylko dlatego, że targowiska miały być źródłem dochodu Magistratu (opłaty dzierżawne za prawo handlu itd.), ale dobrze zorganizowane mogłyby lepiej służyć zaopatrzeniu.

Budowa hal targowych miała na celu lepszą organizację handlu, prze-

niesienie go z otwartej przestrzeni (placu) do zamkniętych pomieszczeń, nadać cechy zorganizowane, a także podnieść warunki higieniczne sprzedaży — organizacja handlu w pomieszczeniach zakrytych była także dużym ułatwieniem dla kupujących. W Warszawie już w latach osiemdziesiątych XIX wieku zabiegano o postawienie hal targowych, jednak przewlekła korespondencja z władzami rządowymi i duże trudności uzyskania zgody czynników nadrzędnych odwlekały realizację planów na długi okres. Warszawa posiadała od początku XX wieku i wystawione w latach późniejszych (1908, 1909) trzy kompleksy hal targowych, były to: hale na placu Mirowskim obok placu Żelaznej Bramy, na placu Witkowskiego oraz na Koszykach. Hale na placu Mirowskim zwane mirowskimi należały do największych i najlepiej wyposażonych, zostały wystawione na miejscu dawnych koszar według projektu architekta S. Szyllera. Budowa ich trwała od 1899 do 1902 r. Hale składały się z dwóch pawilonów, każdy posiadał 95,4 m długości i 42,8 m szerokości. Wydzielono w nich 515 miejsc: na sklepy, stragany, jatki itd. Hale mirowskie spełniały poważną funkcję w zaopatrywaniu miasta, korzystało z nich wiele osób, a rola ich wzrosła, gdy w roku 1908 przeprowadzono obok linii tramwajową, co ułatwiło kontakty tej części miasta z terenami dalej położonymi. Administrację nad halami sprawował Magistrat, wydzierżawiając stragany i sklepy indywidualnym kupcom. W halach zorganizowano sprzedaż wszelkiego rodzaju produktów spożywczych, a także drobnego przemysłu i rzemiosła, o ile te wyroby miały łączność z gospodarstwem domowym. Stragany ustawione w halach zostały podzielone na grupy według gatunków towarów.

Hale na placu Witkowskiego zostały otwarte na początku 1908 r. Miejsce na ich budowę wybrane zostało bardzo trafnie. Na placu tym bowiem odbywał się handel uliczny, a jak wiadomo, inicjatywa handlowa zwykła hołdować tradycji miejsca. O podobnej konstrukcji co mirowskie, dawały pomieszczenie dla 130 sklepów i straganów. I tu zgrupowano stragany według rodzajów sprzedawanych towarów. Wydzielono około 100 miejsc stojących dla przekupniów z koszami. Również i nad nimi administrację objął Magistrat. W pierwszych latach XX wieku rozbudowano budynek „Gościnnego Dworu”, który także znalazł się pod zarządem Magistratu. Po przebudowie mieściło się tam 250 sklepów posiadających na składzie towary spożywcze, a także galanterię odzieżową.

Przedstawione powyżej dane pozwalają stwierdzić, iż dzielnica zachodnia obok funkcji przemysłowych odgrywała poważną rolę w życiu handlowym miasta. Na tle pozostałych dzielnic najliczniej było tu reprezentowane budownictwo handlowe w postaci sklepów, składów, magazynów. Skupiało się tu ponad 35% ogólnej liczby budynków o przeznaczeniu handlowym w całym mieście. Można więc mówić o pewnym podziale funkcji gospodarczych dzielnicy zachodniej w wyniku ukształtowania się dwoiestego jej profilu, na który składał się przemysł i handel;

choć rejonizacja owych placówek była dość wyraźna, to w wielu wypadkach lokalizacja poszczególnych jednostek handlowych i przemysłowych występowała na pewnych terenach równolegle, co świadczy o ich silnych powiązaniach ekonomicznych.

### Rozwój urbanistyczny dzielnicy zachodniej

Od połowy lat siedemdziesiątych XIX wieku nastąpiła faza silnego ożywienia w ruchu budowlanym. Do najintensywniej zabudowujących się ulic należały: Chłodna, Elektoralna, Ogrodowa, Twarda, Grzybowska i Leszno. W 1875 r. na ulicach dzielnicy zachodniej postawiono 52 kamienice oraz dobudowano do już istniejących 63 oficyny. Wzmożony ruch trwał około sześciu lat, w ciągu których wzniesiono ok. 250 kamienic i 270 oficyn. Ulice zabudowane w latach poprzednich powiększały swój stan o wzrastającą ilość oficyn. Tam gdzie była zabudowa drewniana i puste posesje, wystawiono kilkupiętrowe domy frontowe, często budowane jednocześnie z oficynami. Ulice wytyczone w latach sześćdziesiątych w szybkim czasie otrzymywały zwartą zabudowę murowaną. Ostatnią wytyczoną ulicą w dzielnicy zachodniej była Towarowa, powstała w 1875 r. na miejscu dawnych okopów.

Oslabienie natężenia ruchu budowlanego w latach 1881—1884 przypisywano gwałtownej spekulacji i zbyt silnemu inwestowaniu w już istniejące budownictwo, które musiało na lat kilka ograniczyć się do remontowania i przebudowy.

Około połowy lat osiemdziesiątych wystąpiło ponowne ożywienie. Wzmagające się uprzemysłowienie i stały dopływ ludności do Warszawy oddziaływały znowu pobudzająco. Wedle taryf z lat 1885—1890 stan zabudowy dzielnicy zachodniej powiększył się o około 240 zabudowań.

Zapewne były to w większości nowe czynszowe kamienice wzniesione na pustych jeszcze parcelach w latach dziewięćdziesiątych. Od połowy lat dziewięćdziesiątych notujemy znowu kolejne ożywienie. Napływ ludności pogłębił i tak coraz ostrzej zarysowujące się trudności mieszkaniowe. Speculacja gruntami wzrastała, pojawiły się domy koszarowe o dużej liczbie ciasnych jedno lub dwuizbowych mieszkań. W okresie 1892—1900 dzielnica zachodnia powiększyła swój stan zabudowy o około 110 nowych kamienic. Najwięcej postawiono nowych obiektów na Twardej, Grzybowskiej, Żelaznej, Lesznie oraz na ulicach do tej pory słabiej zurbanizowanych, jak Łucka, Sienna, Śliska, Pańska.

Intensywnie zabudowywały się Al. Jerozolimskie, zwłaszcza w swym zachodnim odcinku, oraz dysponująca większą wolną przestrzenią ul. Towarowa. Duży wpływ miało sąsiedztwo dworców: Wiedeńskiego, Towarowego i Kaliskiego (wzniesiony w 1903 r.). Wznoszono w dalszym ciągu domy frontowe, ale jednocześnie stale wzrastała liczba oficyn.

W latach dziewięćdziesiątych i następnych coraz częściej istniejące już domy poddawano przebudowie, nadbudowywano piętra, tworzone mieszkania w suterrenach.

Budownictwo dzielnicy zachodniej posiadało coraz mniej możliwości rozwoju przestrzennego. Domy osiągały już przeciętną wysokość trzech-czterech pięter. W okresie 1891—1900 do istniejących już kamienic dobudowano około 110 oficyn, co zwiększało zagęszczenie na posesjach i doprowadziło do prawie całkowitego wyczerpania wolnych terenów. U schyłku XIX wieku najwięcej budowano na krańcach dzielnicy zachodniej w pobliżu gruntów wolskich w kierunku zachodnim. Tereny bliżej śródmieścia zabudowane zostały wcześniej. Do znaczniejszych inwestycji zrealizowanych u schyłku XIX i na początku XX wieku należało wzniesienie dużych hal targowych na placu za Żelazną Bramą i placu Witkowskiego.

Na początku XX stulecia dzielnica zachodnia straciła ostatecznie frontową zabudowę drewnianą, zniknęły drewniane domy, a na ich miejscu stanęły kilkupiętrowe kamienice. Zabudowa przyspieszyła parcelację resztek ogrodów. Projektowane poszerzenie pomieszczeń komory celnej przy zbiegu ulic Chmielnej i Żelaznej nie mogło być zrealizowane z powodu braku wolnej przestrzeni.

W związku z zacieśnieniem zabudowy konieczna była choć częściowa regulacja ulic i ich przedłużanie. W 1900 r. ul. Leszno została przedłużona do ul. Karolkowej, łącząc w ten sposób omawiane tereny z Wolą. W związku z funkcjonowaniem hal targowych na placu za Żelazną Bramą ożywił się w tej okolicy ruch kołowy i pieszy; aby usprawnić komunikację, poszerzono ulice Solną i Ciepłą.

Dzielnica zachodnia ukształtowała się jako zwarta część miasta, gdzie dominował typ kamienicy koszarowej o dużej liczbie małych mieszkań budowanych głównie dla ubogiej ludności robotniczej. Największe ich skupisko znajdowało się na obszarze między ul. Leszno i Grzybowską, było tutaj ponad 110 nieruchomości po 51—100 mieszkań (najwyższa liczba w Warszawie). Zabudowa drewniana, stanowiąca jeszcze w latach 80-ych ok. 50%, na początku XX wieku zmniejszyła się do ok. 5%.

W tym okresie dają się wydzielić dla dzielnicy zachodniej dwa typy budownictwa. Znajdowało się tu około 400 budynków przemysłowych, a 350 posiadało charakter handlowy (składy, magazyny), co stanowiło w skali całego miasta odpowiednio 30 i 35%. W rezultacie tych zmian rozpowszechnił się typ wielopiętrowej kamienicy frontowej i oficyny.

Wzrosła liczba budynków wysokich przy jednoczesnym zmniejszeniu się parterowych i jednopiętrowych. Wysokość domów uwarunkowana była ich przeznaczeniem. Budynki mieszkalne osiągały średnio wysokość 2—4 pięter, inne o charakterze przemysłowo-handlowym były głównie jednopiętrowe lub parterowe.

Na obszarze dzielnicy zachodniej przeciętnie liczba nieruchomości

Tabl. 66. Wysokość zabudowy w dzielnicy zachodniej

Budynki	1882	%	1914	%
parterowe	3,386	60,2	1,450	27,2
I-piętrowe	937	16,7	623	11,7
I-piętrowe	751	13,4	581	10,9
III-piętrowe	532	9,5	1 276	24,2
IV-piętrowe	13	0,2	1 142	21,4
V-piętrowe	—	—	216	4,1
VI-piętrowe	—	—	26	0,5
	5,619	100	5,314	100

*Z r ó d ł o: Rezultaty spisu nieruchomości i mieszkań Wielkiej Warszawy w 1919 r. Warszawa 1922.*

zabudowanych na powierzchni 1 ha wynosiła od 4 do 6 (dla innych dzielnic Warszawy od 2,5 do 3,0).

Przekształcenie się Warszawy w wielodzielnicowe miasto wymagało spięcia ich liniami komunikacyjnymi. Rozwijająca się komunikacja wewnętrzna objęła także swym zasięgiem dzielnicę zachodnią. Pierwsza trasa szynowa w Warszawie o trakcji konnej powstała w 1866 r. i służyła do przewozu podróżnych, a także transportu towarowego między Dworcem Warszawsko-Wiedeńskim a Dworcem Petersburskim na Pradze, biegła ona przez plac Grzybowski.

W latach siedemdziesiątych XIX wieku tzw. „omnibusy” kursowały na trzech liniach, które łączyły dzielnicę zachodnią z innymi częściami Warszawy. Trakcja omnibusowa straciła na znaczeniu z chwilą wybudowania kolei obwodowej w 1877 r., która przejęła jej funkcję.

Od 1880 r. zaczęto budować nowe linie tramwajów konnych, na początek lat dziewięćdziesiątych było ich dwanaście, wiązały one ulice dzielnicy zachodniej w spoisty system komunikacyjny. Linia II łączyła Mokotów przez Leszno z Wolą, linia VI przez plac Grzybowski połączyła Powązki z Dworcem Warszawsko-Wiedeńskim, zaś linia VII Muranów z placem Grzybowskim. Ulice: Twarda, Chłodna, Leszno, częściowo Żelazna oraz place Grzybowski i Witkowskiego spełniały ważne funkcje wewnętrznych szlaków komunikacyjnych. Podobnie jak w XVIII stuleciu utrzymywały je dawne odcinki dróg przelotowych i traktów dalekobieżnych, także Bagno i Graniczna w nie zmienionym od tamtych czasów układzie przestrzennym, ale spojone z organizmem miejskim i powiązane z dalszymi ulicami odgrywały ważną rolę w całokształcie systemu komunikacyjnego ówczesnej Warszawy. W 1908 r. nastąpiła zmiana trakcji tramwajowej z konnej na elektryczną. Elektrownia zasilająca sieć została zbudowana przy rogu ulic Grzybowskiej i Przyokopowej — blisko stacji towarowej. Taka lokalizacja zapewniła elektrowni, po przeprowadzeniu bocznicy kolejowej, dogodny i tani transport węgla do

kotłowni. Komunikację miejską obsługiwały dwadzieścia trzy linie tramwajowe, szyny ułożono na dalszych odcinkach ulic. W porównaniu z końcem XIX wieku sieć tramwajowa rozszerzyła się na ulice: Towarową, Srebrną i Złotą. Piętnastoma liniami tramwajowymi łączyły się omawiane tereny z pozostałymi częściami Warszawy.

Rozwój komunikacji w dzielnicy zachodniej był zjawiskiem, które nastąpiło w ślad za coraz silniejszą urbanizacją, stanowił także jeden z jej elementów. Z ruchu tramwajowego nie mogli korzystać robotnicy ze względu na niedogodny dla nich rozkład jazdy i wysokie taryfy. Linie tramwajowe wiązały poszczególne części miasta, zaś dla dzielnicy zachodniej z powodu jej także handlowych funkcji miały duże znaczenie — ułatwiały dojazd tym, którzy zaopatrywali się tu w różne artykuły żywnościowe i przemysłowe.

Prześledzenie rozwoju dzielnicy zachodniej od czasów, gdy na jej obszarze zlokalizowane były jurydyki magnackie przez wiek XIX i początek XX, pozwala stwierdzić, iż genezy jej początków urbanistycznych założeń należy szukać w XVIII wieku. Natomiast proces jej integracji zapoczątkowany został w końcu XVIII stulecia, pogłębiony późniejszymi przemianami gospodarczymi, uformował jej przemysłowy charakter.

Prawna likwidacja jurydyk nie spowodowała natychmiastowego ich zespolenia z miastem, ale proces ten przyspieszyła.

W pierwszym dziesięcioleciu XIX wieku obok tradycyjnej wytwórczości przemysłu spożywczego, jakim było browarnictwo, pojawiły się drobne zakłady typu rzemieślniczego, przygotowując bazę dla rozwoju przemysłu.

Dzielnica zachodnia nie dominowała jeszcze swym potencjałem przemysłowym. Pod tym względem ustępowała zdecydowanie Powiślu, które w tych latach zawdzięczało swój rozwój głównemu szlakowi komunikacyjnemu, jaki stanowiła Wisła. Dopiero druga połowa XIX wieku przyniosła radykalne zmiany. Przebudowano centrum nowej dalekobieżnej komunikacji kolejowej, zlokalizowanej w dzielnicy zachodniej. Uruchomienie linii obwodowej wraz ze stacjami towarowymi i możliwość budowy bocznic stało się przełomem w dziejach jej uprzemysłowienia.

Problematykę dzielnicy zachodniej szerzej potraktowano na tle Warszawy, gdyż procesy zachodzące w mieście jako całości miały bezpośredni związek z przemianami zachodzącymi w skali ogólnej. Dzielnica zachodnia stanowiła bowiem przykład przemysłowo-handlowej części wielkokapitalistycznego miasta.

## **Północno-zachodnia dzielnica Muranów**

### **Obszar dzielnicy i jej rozwój urbanistyczny**

Północno-zachodnia część Warszawy spełniała do początku XIX wieku rolę obszaru półrolniczego, znajdującego się poza głównym kierunkiem rozwoju miasta wzdłuż osi Wisły. W owym czasie dzisiejszy Żoliborz posiadał większą atrakcyjność osadniczą niż wymienione tereny odgródzone od Wisły Starym i Nowym Miastem. Dopiero budowa Cytadeli, połączona z likwidacją części zabudowy na Żoliborzu, zatamowała ruch osadniczy nad Wisłą; skierował się on wówczas na interesujący nas obszar.

Podziały administracyjne z 1791 r. oraz późniejsze dziewiętnastowieczne ich korektury zachowały konsekwentnie linię graniczną między cyrkulami staro- i nowomiejskimi a cyrkulami obejmującymi wyodrębniającą się wówczas północno-zachodnią dzielnicę miasta. Wschodnia jej granica, zakreślona niegdyś przez budowę wałów tzw. Zygmontowskich, wytyczyła ulicę Wałową, sięgała dalej do ulic Pokornej i Kłopot. Linia ta odpowiadała zarówno podziałom miasta utrwalonym przez tradycję, jak i różnicom w zabudowie nowej dzielnicy, całkowicie odmiennej od obszaru staromiejskiego. Od zachodu granicę wytyczała linia okopów, a po ich splantowaniu w końcu XIX wieku powstała na ich biegu ulica Okopowa, sąsiadująca przy zachodnim skraju z terenami emmentarzy katolickiego, ewangelickiego i żydowskiego.

Możliwości rozwoju przestrzennego omawianej dzielnicy były ograniczone także na skutek zamknięcia jej granicy od północy i zachodu pasem fortecznym. Ponadto usytuowanie (w latach 1824—1825) placu Broni i koszar przy Dzikiej i Gęsiej pochłonęło znaczne zasoby parcelowanych terenów.

Z drugiej zaś strony na funkcjach dzielnicy zaważył w niemałym stopniu fakt wcześniejszego powstania skupiska przemysłowego na gruntach jurydyki Leszna.



Za południową granicę omawianej dzielnicy przyjmujemy więc za-  
plecze ul. Leszno, wyłączając tę ulicę z dalszych rozważań jako przyna-  
leżną do dzielnicy zachodniej ze względu na jej cechy rozwojowe. Przy-  
pomnijmy, że uznaną przez nas linię wytyczał pierwotnie gościniec bie-  
gnący najpewniej od wylotu ulicy Długiej i rozdzielający lewobrzeżną  
część Warszawy na północną i południową. Zaniknął on po wytyczeniu  
nowego traktu, tj. późniejszej ulicy Leszno. Na omawiany obszar północ-  
no-zachodni, położony peryferyjnie w rejonie rzeczki Drny, przenoszono  
niektóre zakłady przemysłowe (np. garbarnie), szczególnie uciążliwe dla  
rejonów objętych wcześniejszą zwartą zabudową miejską.

W kształtującej się północno-zachodniej dzielnicy jeszcze około 1865 r.  
istniały znaczne rezerwy terenów budowlanych. Prawie 50% jej po-  
wierzchni stanowiły sady i ogrody, które ciągnęły się wzdłuż ul. Nowo-  
lipki i na przedłużeniu ul. Nowokarmelickiej w kierunku południowym,  
ponadto obejmowały szeroki pas wzdłuż ul. Okopowej. Place gospodarczo  
nie wykorzystywane znajdowały się między Lesznem i Nowolipiem oraz  
Żytnią a Lesznem, między Dziką a Smoczą, u zbiegu Okopowej  
i Niskiej oraz przy rogatce powązkowskiej. Ogrody, sady i place stano-  
wiły naturalny teren ekspansji budowlanej miasta.

Rozwój urbanistyczny charakteryzujemy na tle wewnętrz-  
nej sieci ulicznej, która powstawała na układzie narolnych dróg biegną-  
cych południkowo. Na ich przedłużenie wpływały potrzeby rolniczego  
zaplecza miasta nie mniej silnie, jak rozwijającego się organizmu miej-  
skiego. Szersza urbanizacja terenu w drugiej połowie XIX wieku spowo-  
dowała zmiany w istniejącej sieci przez wytyczenie ulic o kierunku rów-  
noleżnikowym oraz przez zagęszczenie sieci ulicznej dla ułatwienia do-  
stępu do parceli budowlanych.

W północno-zachodniej dzielnicy Warszawy w roku 1865 znajdowały  
się 22 ulice; stanowiły one już ponad 50% ulic wytyczonych na tym ob-  
szarze do 1913 r. (por. tabl. 67). Istniał zatem w owym czasie podstawo-  
wy układ późniejszej sieci ulicznej. Znamionną cechą tego układu ulic  
o kształcie zbliżonym do prostokąta było skupienie szlaków komunika-  
cyjnych i zabudowy na jego wschodniej i południowej krawędzi oraz  
przecięcie go po przekątnej traktem ul. Dzikiej, prowadzącym z połud-  
niowego wschodu na północny zachód.

Zabudowa istniejąca ok. 1865 r. wykazywała duży stopień zróżnico-  
wania w poszczególnych rejonach dzielnicy. Najbardziej zagęszczona była  
we wschodnim rejonie przylegającym do Starego i Nowego Miasta, roz-  
ciągała się wzdłuż ulicy Przejazd i Bonifraterskiej. Wczesna intensywna  
zabudowa tych terenów była rezultatem naturalnego wzrostu orga-  
nizmu miejskiego na dawnych przedmieściach.

Mniej intensywnie i odmiennie rozwijał się południowy rejon rozcią-  
gający się od Przejazdu oraz równoległe do ul. Leszno i wzdłuż Nowo-  
lipia. Jego powstanie i rozwój wiązały się z napływem do miasta ele-

mentu drobnoszlacheckiego, poszukującego zatrudnienia i szans awansu w zawodzie urzędniczym. Wczesna zabudowa tego rejonu kształtowała się głównie pod wpływem tradycyjnych wzorów.

Na Nowolipiu w 1865 r. znadowały się tylko dwie kamienice, 50 dworców i 1 plac, a na Nowolipkach — 6 kamienic, 28 dworców i 3 ogrody. Choć ulice te były już niemal w całości zabudowane, na co wskazują niewielkie liczby ogrodów i placów, to jednak zabudowa nie miała charakteru wielkomiejskiego.

Natomiast ulice Nalewki i Dzika stanowiły odcinki ważnych szlaków komunikacyjnych, prowadzących do ośrodków wytwórczych, handlowych, administracyjnych i kulturalnych miasta. Były więc dogodnym miejscem dla lokalizowania się placówek handlu, rzemiosła i rękodzielnicstwa manufakturowego. Skupiały się one wzdłuż traktów o nasilającym się ruchu.

Według taryfy nieruchomości z 1865 r. na Nalewkach znajdowały się 43 kamienice i 2 dworki, na Bonifraterskiej było 15 kamienic i 1 dworek. Ten obszar dzielnicy, aż do Dzikiej i Muranowskiej, posiadał w miarę jednorodną wielkomiejską i zwartą zabudowę o zdecydowanej przewadze wielopiętrowych kamienic, które tylko częściowo wykorzystywane były na mieszkania. Partery domów frontowych, a często i pierwsze piętra zajęte były przez sklepy i magazyny, warsztaty rzemieślnicze i rękodzielnicze. Centrum handlowe dzielnicy kształtowało się u zbiegu Dzikiej, Nalewek i Leszna, przylegając do śródmiejskiego rejonu miasta, gdzie krzyżowały się ważniejsze arterie komunikacyjne. W drugiej połowie XIX wieku zabudowa rozprzestrzeniała się w kierunku zachodnim i północnym. Na zachód postępowała wzdłuż dwu równoległych do siebie szlaków Nowolipia i Gęsiej, na północ zaś — szerokim pasem po obu stronach Nalewek i Pokornej, sięgając na wschodzie do Bonifraterskiej. Rozwój zabudowy w kierunku północnym napotykał przeszkodę w postaci istniejącego tu placu Broni.

Bardziej różnorodną zabudowę posiadały ulice wybiegające z obszaru zwartej zabudowy na peryferie. Po roku 1865 zaczęły tu powstawać skupiska zabudowy wokół większych zakładów przemysłowych, między innymi przy ulicy Dzikiej między rogatkami i Niską, wokół cegielni Lipińskiego, Wajdęgo i Halbera, przy fabryce chemicznej Gutrada położonej u zbiegu Gęsiej i okopów, przy fabryce chemicznej Epsztajna na rogu Smoczej i Pawiej, przy zakładach metalowych Zakrzewskiego u zbiegu Pawiej i Smoczej, wokół zakładów rękawicznich Niveta przy Nowolipkach, przy garbarni Rentla położonej u zbiegu ulic Wolność i Żytniej oraz przy garbarniach Pfeiffera i Imrotha. Ten typ zabudowy zyskiwał coraz większą rolę w kształtowaniu procesów urbanizacyjnych.

Okres wielkiego ożywienia budowlanego nastąpił w latach 1875—1890: powstały wtedy 792 budynki. Po roku 1890 tempo budownictwa było wolniejsze, gdyż do 1900 r. wzniesiono 170 budynków, w następnych

pięcioleciach (1900—1905—1910) zbudowano tylko 26 i 16 domów, w latach 1910—1913 zaś — 13. Tak więc w ciągu całego okresu na terenie dzielnicy zbudowano ogółem 1019 budynków, tj. blisko dwa razy więcej niż było ich w roku 1865, gdy zarejestrowano 514 (por. tabl. 67).

Równocześnie z budową nowych domów trwał proces wyburzania starej, niskiej zabudowy. Ogółem rozebrano 142 budynki, tj. blisko  $\frac{1}{3}$  istniejących w 1865 r. Około 50% wyburzeń dokonano w latach 1865—1875, likwidując 60 starych budynków. W latach intensywnej zabudowy 1875—1890 wyburzono dalszych 40 budynków, w następnym dziesięcioleciu — 33, a w latach 1905—1913 — 9 budynków. Przytoczone tu liczby sygnalizują zachodzący w tym czasie proces przebudowy urbanistycznej.

W dzielnicach najintensywniej zabudowywanych uzyskiwano parceledy przez znoszenie starych budynków. W związku z tym ilościowy stan zabudowy nie wykazywał właściwej dynamiki. Najwięcej wyburzeń przeprowadzono na Nalewkach, Smoczej i Dzikiej. Na Nalewkach np. w roku 1865 zarejestrowano 45 budynków, do roku 1913 przybyło tylko 3, choć zbudowano 20 nowych domów; wynika stąd, że 17 budynków wzniesiono po usunięciu starej zabudowy. Na ulicy Smoczej wyburzono 11 budynków, a na Dzikiej — 18.

Na innych terenach nie wszystkie wyburzenia spowodowane były potrzebą zmiany charakteru zabudowy. Znaczną część budynków zlikwidowano w związku z rozbudową umocnień wojskowych wokół Warszawy: w latach 1865—1875 rozebrano 14 budynków przy ulicy Kłopot, w latach 1865—1885 — 20 budynków przy Pokornej, w latach 1870—1885 — 16 budynków przy Powązkowskiej. Na ulicach tych na długi okres czasu zahamowano rozwój budownictwa.

W końcu XIX wieku dominowała już zwarta zabudowa ulic. Do roku 1890 zakończona została zabudowa ulicy Świętojerskiej, Wałowej i Przejazdu. Zakończono przebudowę ulic Niskiej, Muranowskiej, Miłej, Nowolipek, Kaczej, Karmelickiej, Dzielnej i Bonifratskiej. Do roku 1895 zabudowano: Żytnią, Stawki i Nalewki, a do roku 1900 — Mylną. Na początku XX wieku wznoszono w tym rejonie, np. na ulicy Smoczej i Dzikiej, przeciętnie nie więcej niż 1 budynek w ciągu roku.

Ogółem po roku 1890 na centralnym obszarze dzielnicy przy ulicach starych (istniejących w 1865 r.) zbudowano tylko 66 budynków. Połowa ich została wzniesiona na miejscu usuniętej starej zabudowy na nowo uzyskanym terenie.

O ile jeszcze w latach 90-ych charakterystyczną cechą urbanistycznego rozwoju dzielnicy była zabudowa ulic centralnych, to po wyczerpaniu na nich rezerw terenowych zasięg budownictwa rozszerzył się na peryferie. Znamienna była tu początkowo zabudowa „wyspowa”. W pięcioleciu 1875—1880 powstało 15 domów na ulicy Nowokarmelickiej i po 19 na Wołyńskiej i Wolność. W latach 1880—1885 rozpoczęto zabudowę

Esplanady, Mikołajewskiej, Nowowolyńskiej, Piaskowej i Sochaczewskiej, a następnie Okopowej; zarejestrowano łącznie na tych ulicach 59 nowych budynków.

W następnym pięcioleciu 1885—1890, oprócz nasilenia zabudowy na ulicy Okopowej, gdzie powstało 15 domów i niewielkich inwestycji na Nowokarmelickiej, nie podejmowano w tych rejonach większych przedsięwzięć budowlanych.

W okresie 1890—1895, gdy w całej dzielnicy zaznaczyło się osłabienie ruchu budowlanego, nasiliło się jego dalsze przesuwanie na peryferie. Ogółem powstało 60 domów, z czego tylko 13 w centralnym rejonie dzielnicy, a 47 w rejonach peryferyjnych, głównie na Okopowej (34 budynki), Nowodzikiej i Szczęśliwej. Podobnie w następnym pięcioleciu 1895—1900 zdecydowaną większość domów wzniesiono przy ulicach nowych, utworzonych w północno-zachodnim rejonie dzielnicy (na Młocińskiej i Parysowskiej zbudowano po 18 budynków, na Kupieckiej — 9 i Szczęśliwej — 7).

Rozwój budownictwa w dzielnicy zakończył się w zasadzie w ostatnich latach XIX wieku na skutek wyczerpania rezerw terenowych, gdyż istnienie pasa fortecznego ograniczało ekspansję na strefy przyległe. Niemalą też rolę odegrał uwidoczniający się w tym czasie zwrot w kierunku budownictwa gospodarczego i mieszkaniowego, polegający na jego skupianiu wzdłuż torów kolei obwodowej oraz dalszych dróg żelaznych wybiegających poza ówczesne granice miasta. Po 1900 r. zaznaczyły się też niekorzystne skutki kryzysu ekonomicznego i fluktuacje koniunktury gospodarczej, jakie cechowały pierwsze dziesięciolecie XX wieku.

Równoczesny postęp budownictwa mieszkaniowego i gospodarczego w dzielnicy północno-zachodniej nie sprzyjał wydzielaniu się skupisk zabudowy przemysłowej, co prowadziło do chaosu urbanistycznego, polegającego na wzajemnym przenikaniu się zabudowy mieszkaniowej i przemysłowej. Spowodowało to powstawanie niekorzystnych, częstokroć szkodliwych warunków sanitarno-zdrowotnych, zwłaszcza wobec niedorozwoju urządzeń wodociągowo-kanalizacyjnych, opóźnień w realizacji prac brukarskich i niedostatku terenów zielonych w środkowych częściach dzielnicy.

Istnienie obok stosunkowo nielicznych, dużych zakładów przemysłowych masy średnich i drobnych, przede wszystkim rzemieślniczych i handlowych, nie mających odrębnych wymogów lokalizacyjnych w takim stopniu jak wielki przemysł, wpływało na kształtowanie się, choć w ograniczonym stopniu, pewnej samowystarczalności w zakresie popytu i podaży na rynku pracy. Sprzyjało to wiązaniu miejsca zamieszkania z miejscem pracy, osłabiało ruchliwość przestrzenną ludności, a nawet — w oparciu o odrębności narodowe, kulturowe i religijne — rodziło tendencje izolacyjne, znajdujące wyraz między innymi w pewnych przejawach wytwarzania własnego, dzielnicowego centrum przez koncentrację

niektórych ośrodków wytwórczo-handlowych i usługowych na Nalewkach, Gęsiej oraz przyległych ulicach środkowej części dzielnicy.

Obszar produkcyjny dzielnicy uformował się w postaci zbliżonej do litery H. Prawy, pionowy bok tego układu tworzyły Nalewki, lewy — Okopowa, łącznik o kierunku południkowym — Dzielna z sąsiednimi, równoległymi do niej ulicami.

Siedem ulic: Dzielna, Gęsia, Nowolipie, Nowolipki, Pawia, Dzika i Nalewki, leżące w środkowej części dzielnicy, skupiało ponad 750 zakładów, tj. 50% ogółu istniejących w dzielnicy, tworząc jej centrum wytwórcze i usługowe.

Poza centralnym obszarem wytwórczym istniał mniejszych rozmiarów ośrodek, skupiający dalsze 10% zakładów w rejonie ulic Muranowskiej, Niskiej i Milej. Ośrodek ten zaczął kształtować się stosunkowo późno i w miarę postępu prac regulacyjnych w tym rejonie miasta. Ponadto istniało znaczne skupienie przeważnie drobnych rzemieślniczych i usługowych zakładów na wschodnim obrzeżu dzielnicy, wzdłuż ulic Bonifraterskiej i Świętojerskiej, obejmujące około 8% zakładów głównie branży konfekcyjnej. Dalsze 7—8% zakładów, przeważnie większych, skupiało się w południowo-zachodnim krańcu dzielnicy, w rejonie ulic Okopowej, Żytniej i Wolność.

W przekrojach branżowych przemysłu nie wystąpiły wyraźniejsze tendencje do koncentracji w określonych rejonach. Wyjątek stanowił przemysł konfekcyjny i częściowo garbarski oraz mineralny. Blisko  $\frac{1}{3}$  zakładów przemysłu konfekcyjnego znajdowała się przy Nalewkach. Największe garbarnie skupiły się przy ul. Okopowej. Około 50% zakładów kamieniarskich — u wylotu ulicy Dzikiej, w pobliżu terenów cmentarnych. Wymieniane uprzednio rejony większej koncentracji zakładów wytwórczych posiadały, podobnie jak obszar całej dzielnicy, charakter wielobranżowy.

Na terenie dzielnicy zakłady duże i średnie przemieszane były z drobnymi i małymi. Znaczne skupienie około 25—30 większych i dużych zakładów przemysłowych (wytwarzających powyżej 50 tys. rubli rocznej produkcji) znajdowało się w zachodniej części dzielnicy, w pasie między ulicą Okopową i Smoczą. Liczba dużych zakładów w tym rejonie systematycznie wzrastała; w latach 1869—1913 zwiększyła się trzykrotnie.

Znaczny wpływ na lokalizację zakładów, głównie dużych, przemysłu garbarskiego, metalowego i częściowo włókienniczego wywarł istniejący system zaopatrywania w wodę. Początkowo bardzo duże znaczenie posiadała rzeczka Drna, płynąca wzdłuż okopów. Nad nią skoncentrowały się głównie zakłady garbarskie, zużywające poważne ilości wody. W późniejszym czasie rolę rzeki wobec rozlokowanych tu zakładów przemysłowych przejął system wodociągów i kanalizacji miejskiej, budowany w latach 1881—1894. Jeden z głównych kanałów przekopany został na dawnym

korycie Drny — później fosy przedwalnej — wzdłuż ulic Towarowej i Okopowej do Młocińskiej. Równolegle do niego przeprowadzono linię wodociągową. Drugi kanał biegł środkiem dzielnicy wzdłuż ulicy Przejazd, Dziką, Błońską do Młocińskiej.

Na lokalizację większych zakładów przemysłowych w niemalym stopniu wpływał fakt istnienia nie zabudowanych terenów przy zachodnim i północnym obrzeżu dzielnicy. Wokół budowanych tu fabryk stopniowo powstawały domy mieszkalne. Tak więc lokalizacja zakładów przemysłowych stawała się ważnym czynnikiem urbanistycznego rozwoju miasta.

Na rozmieszczenie przemysłu dzielnicy w pewnym stopniu wpłynęło sąsiedztwo dworców kolejowych. Stwarzały one bardzo korzystne i dogodne warunki lokalizacji dla fabryk związanych z rynkiem zewnętrznym. Jednak nie zaobserwowano koncentracji zakładów w rejonie przydworcowym. Przemysł dzielnicy wytwarzał bowiem przede wszystkim na rynek lokalny. Sprowadzane surowce, jak i wyroby produkowane na eksport były przeważnie niewielkich rozmiarów i ich dostarczanie do punktów przeładunkowych bądź odbieranie konnym transportem nie przedstawiało większych trudności ani nie zwiększało kosztów, tym bardziej że odległość od dworców nie przekraczała w zasadzie dwu kilometrów. Dlatego też nawet zakłady przeznaczające powyżej 50% produkcji na eksport były rozrzucone na terenie całej dzielnicy.

Przemysł drobny, a szczególnie rzemiosło i handel tradycyjnie znajdowały dla siebie najkorzystniejszą lokalizację wzdłuż arterii komunikacyjnych, prowadzących z różnych kierunków do miasta. Świadczy o tym skupienie się dużej liczby zakładów rzemiosła, głównie konfekcyjnego i metalowego, wzdłuż Nalewek, w rejonie Świętojerskiej i Bonifraterskiej.

## Przemysł

Rozwój przemysłu wywołał wielorakie zmiany w strukturze gospodarczej dzielnicy. Skoncentrowały się tu liczne zakłady garbarskie dostarczające duże ilości różnorodnego surowca. Stwarzało to dogodne warunki dla rozwoju przemysłu konfekcyjnego i rzemiosła tej branży. Rozwinięte przetwórstwo skór, masowa produkcja obuwia i galanterii skórzanej dawały zatrudnienie znacznej liczbie ludności, prowadziły do różnicowania się wytwórczości i pogłębienia specjalizacji.

Produkcja surowca nie była jedynym czynnikiem ożywienia gospodarczego. Rozwój przemysłu odzieżowego w dzielnicy postępował w oparciu o surowiec dostarczany z wielkich ośrodków wytwórczości włókienniczej — Łodzi i Żyrardowa. Z kolei rozwój przemysłu metalowego pozostawał w związku z rozbudową komunikacji warunkującej dowóz w skali masowej surowca i paliwa z odległych centrów Zagłębia Dąbrow-

T a b l. 67. Zabudowa północno-zachodniej dzielnicy Warszawy  
(według liczby nieruchomości)

Lp.	Nazwa ulicy	Przebieg	1865	1870	1875	1880	1885	1890	1895	1900	1905	1910	1913
1	Bonifraterska	Franciszkańsko-Inflancka	16	16	16	14	21	23	22	24	24	24	24
2	Burakowska	Powązkowska linia kolejowa	—	6	6	18	30	25	25	25	25	25	26
3	Dzielna	Dzika-Okopowa	34	44	45	55	78	94	92	95	95	95	95
4	Dzika	Nowolipki-Okopowa	48	61	61	55	84	85	84	77	80	76	80
5	Esplanada	Bonifraterska-Pokorna	—	—	—	—	6	5	5	5	5	5	5
6	Gęsia	Nalewki-Okopowa	22	30	35	54	65	80	79	78	81	80	81
7	Gliniana (Glinki)	Smocza-Okopowa	—	—	—	—	—	1	3	3	5	5	5
8	Karmelicka	Łeszno-Dzielna	3	10	9	16	23	30	31	31	31	31	31
9	Kacza	Wolność-Okopowa	5	6	6	9	15	25	25	25	25	25	25
10	Kłopot	Pokorna-Szymanowska	14	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11	Kupiecka	od Dzikiej (ulica ślepa)	—	—	—	—	—	—	—	9	14	14	15
12	Miła	Nalewki-Smocza	18	20	23	27	41	70	69	69	69	69	69
13	Mikołajewska	Bonifraterska-roгатka marymonc.	—	—	—	—	7	7	7	7	7	7	7
14	Młocińska	Zaokopowa-szosa marymonc.	—	—	—	—	—	—	—	18	19	19	20
15	Mylna	Przejazd-Karmelicka	5	7	1	6	9	19	16	18	18	18	19
16	Muranowska	Bonifraterska-Dzika	24	24	25	39	44	47	47	47	47	47	47
17	Nalewki	Długa-Muranowska	45	35	31	39	42	48	49	46	48	48	48
18	Nowolipie	Przejazd-Żelazna	69	66	72	74	78	77	76	76	79	79	81
19	Nowolipki	Nalewki-Wolność	38	45	48	66	66	95	95	95	95	95	95
20	Niska	Pokorna-Okopowa	8	14	16	30	38	72	69	71	72	74	74
21	Nowokarmelicka	Gęsia-Niska	—	—	—	15	15	19	19	19	19	21	21

22	Nowodzika	pl. Broni-Burakowska	—	—	—	—	—	—	3	8	8	8	8
23	Nowowołyńska	Smocza-(ulica ślepa)	—	—	—	—	6	6	8	9	9	9	9
24	Okopowa	Leszno-Dzika	—	—	—	—	3	18	52	55	55	61	61
25	Pawia	Dzika-Okopowa	45	56	57	75	97	94	92	95	95	95	95
26	Pokorna	Muranowska-linia kolejowa	30	25	24	13	13	10	10	10	10	10	10
27	Przejazd	Leszno-Nowolipki	9	8	8	10	10	14	14	15	15	16	16
28	Przebieg	Muranowska-Bonifraterska	—	—	—	1	4	5	6	6	6	8	7
29	Piaskowa	Powązkowska-Burakowska	—	—	—	10	10	10	10	10	10	10	9
30	Parysowska	Szczęśliwa-Dzika	—	—	—	—	—	—	—	18	18	18	18
31	Powązkowska	Okopowa-granica miasta	19	9	11	14	8	8	8	8	8	10	10
32	Smocza	Nowolipki-Stawki	21	22	26	54	59	57	50	54	59	57	59
33	Stawki	Pokorna-Okopowa	3	15	17	17	45	53	56	56	58	59	59
34	Świętojerska	Freta-Nalewki	28	24	24	35	35	35	35	35	35	35	35
35	Sochaczewska	Smocza-Kampinowska	—	—	—	—	10	10	10	10	10	10	10
36	Sierakowska	Muranowska-Esplanada	—	—	—	—	8	8	8	8	8	8	8
37	Szczęśliwa	Dzika-Parysowska	—	—	—	—	—	—	5	12	13	13	13
38	Wałowa	Świętojerska-Franciszkańska	—	5	8	8	13	13	13	13	13	13	13
39	Wolność	Żytunia-Okopowa	—	—	—	19	27	27	27	27	27	27	27
40	Wołyńska	Dzika-Nowokarmelicka	—	—	—	19	27	27	27	27	27	27	27
41	Żytunia	Wolność-Okopowa	10	18	17	18	20	21	29	29	29	29	29
			514	579	586	810	1057	1238	1276	1343	1371	1380	1391

Źródło: Taryfy nieruchomości (domów) za lata 1865—1913.



skiego i Górnego Śląska. O rozwoju produkcji wymienionych i innych gałęzi przemysłu decydowało głównie zapotrzebowanie na rynku lokalnym, kształtujące się w rezultacie postępującego wzrostu liczby ludności Warszawy.

Współzależności w przemyśle spożywczym kształtowały się w wyniku rozszerzania się wymiany z rolniczym zapleczem regionu Mazowsza. Zakłady wytwórstwa pierwotnego, np. cukrownie, młyny, powstawały w rejonach surowcowych bądź przenosiły się tam, powodując spadek w omawianej dzielnicy tych działów produkcji. Nie wykluczało to jednak rozwoju bardziej wyspecjalizowanego przetwórstwa (np. cukiernictwo i in.), a nawet wpływało pobudzająco na jego rozwój. W innych branżach przemysłu podobne czynniki wzmogły tendencję do ograniczania wytwórczości pierwotnych produktów i zastępowania ich zróżnicowanym, wszechstronnym przetwórstwem, stosownie do popytu na rynku Warszawy. W rozwoju uprzemysłowienia omawianej dzielnicy wyróżniają się dwa zasadnicze okresy — w latach 1879—1893 przemysł wzrastał szybciej niż w całej Warszawie, a udział w stanie zatrudnienia osiągnął punkt kulminacyjny (26,2%) w 1893 r. Natomiast w drugim okresie po 1893 r., tj. w końcowej fazie przewrotu technicznego w przemyśle Warszawy, udział dzielnicy północno-zachodniej obniżył się pod względem stanu zatrudnienia o 7,3% w 1913 r.

Omawiane tereny choć nie stanowiły wieloprzemysłowego obszaru, zajęły ważne miejsce w strukturze produkcyjnej miasta. Zarejestrowano tu kolejno w latach 1879, 1893, 1904, 1913 — 24,7%, 21,4%, 15,4%, 20,4% zakładów przemysłowych Warszawy. Analogicznie liczba robotników wynosiła: 21,9%, 26,2%, 19,4%, 18,9% w stosunku do ogółu zatrudnionych w przemyśle. Podobne porównanie liczby zakładów i pracowników w przemyśle i rzemiośle łącznie, utrudnione ze względu na brak porównywalnych danych, dałoby jeszcze wyższe wskaźniki, świadczące o funkcjach produkcyjnych dzielnicy.

Rozwój przemysłu w tej części Warszawy stanowił proces wielostronny, złożony, o rozległych i zmiennych uwarunkowaniach. Jego cechą charakterystyczną była wielobranżowość, daleko posunięte zróżnicowanie wielkości zakładów i wielostronne związki z rzemiosłem oraz ściśle powiązanie z rynkiem lokalnym. Wielobranżową strukturę przemysłu cechował zmieniający się udział poszczególnych gałęzi w globalnej produkcji omawianej dzielnicy. Decydującą rolę w ciągu całego omawianego okresu odgrywały cztery gałęzie wytwórczości: przemysł spożywczy, garbarski, konfekcyjny i metalowy. Średnio w całym okresie lat 1879—1913 obejmowały one 73,2% zakładów, 81,4% robotników, 88,7% mocy zainstalowanych silników, 86,8% wartości produkcji. Na sześć pozostałych gałęzi przemysłu — włókienniczy, chemiczny, mineralny, drzewny, papierniczy i drukarski — przypadało: 26,8% zakładów, przeważnie małych, gdyż skupiały tylko 18,6% robotników, 11,3% mocy silników

i 13,2‰ wartości produkcji; ich wpływ na ogólny rozwój wytwórczości dzielnicy muranowskiej był niewielki.

O roli każdej z tych gałęzi przemysłu w ogólnej produkcji omawianego rejonu decydował proces mechanizacji, w mniejszym zaś stopniu wzrost liczby zatrudnionych robotników.

W obrębie czterech głównych gałęzi przemysłu zauważalne jest stałe zwiększanie się udziału wytwórczości konfekcyjnej i metalowej oraz stopniowy spadek udziału spożywczego i garbarskiej w produkcji globalnej. Jak wynika z analizy rejestru zakładów, udział wartości produkcji przemysłu garbarskiego zmniejszył się z 50,3‰ w 1879 do 34,1‰ w 1913 r., a spożywczego aż o połowę — z 37,3‰ w 1879 do 18,9‰ w 1913 r. Natomiast udział wartości produkcji przemysłu metalowego wzrósł w analogicznym okresie z 3,0‰ do 18,2‰, tj. o 15,2‰; podobny wzrost zaznaczył się w branży konfekcyjnej.

Analogicznie zmieniała się struktura zatrudnienia, z tą jednak różnicą, że spadek procentowy w przemyśle spożywczym i garbarskim oraz wzrost w dwu pozostałych gałęziach — metalowej i konfekcyjnej — charakteryzowały się większą równomiernością.

Przemiany strukturalne, ich tempo i charakter warunkowane były różnorodnymi czynnikami, zmieniającymi się w zależności od gałęzi przemysłu i okresu ich rozwoju. Obok czynników wewnętrznych, lokalnych dużą rolę odgrywały stosunki rynkowe i fazy koniunkturalne. Strukturę wielkościową w świetle rejestrów z lat 1879, 1884, 1893, 1904, 1913 cechowały tendencje nietypowe dla końca XIX wieku. W przemyśle dzielnicy muranowskiej traktowanym globalnie postępował spadek przeciętnej liczby robotników przypadających na jeden zakład: z 80,3 w roku 1879 do 42,9 w roku 1913, tj. blisko o połowę. Świadczyłoby to o postępującej dekoncentracji produkcji wyrażającej się w szybszym tempie wzrostu liczby zakładów niż liczby zatrudnionych. Analizując jednak szczegółowo ten proces, dostrzegamy trzy okresy wyróżniające się odmienną specyfiką. Okres pierwszy, od roku 1879 do 1893, charakteryzował się dwukrotnym wzrostem liczby zakładów, przy wzroście liczby robotników o 50‰. Okres drugi, obejmujący przełom XIX i XX wieku, cechowały odmienne proporcje rozwoju. Przy stosunkowo niewielkim wzroście liczby zakładów nastąpiło podwojenie liczby robotników. Lata 1904—1913 znamionuje powrót do proporcji rozwojowych właściwych drugiej połowie XIX wieku, polegających na wyprzedzającym tempie wzrostu liczby zakładów w stosunku do wzrostu liczby zatrudnionych robotników.

W rozwoju przemysłu dzielnicy najważniejszy jest okres 1893—1900, przypadający na lata pomyślnej koniunktury. Powstawaniu dużych zakładów towarzyszyło zwykle szybkie tempo koncentracji i mechanizacji produkcji.

Wyposażenie przemysłu w maszyny energetyczne przebiegało począt-

kowo bardzo powoli. Jeszcze w roku 1893, gdy produkcja mechaniczna zdobyła przewagę nad ręczną w całym przemyśle Królestwa, w interesującej nas dziedziny pracowały maszyny o łącznej mocy 159 KM i za ledwie nieco więcej niż 1/3 wartości produkcji wytwarzana była z zastosowaniem energii mechanicznej; dominowała więc produkcja ręczna typu manufakturowego. Zasadniczy przewrót dokonał się dopiero w latach 1893—1904, a więc co najmniej z dziesięcioletnim opóźnieniem.

Dopiero na progu XX wieku przeważająca część produkcji wytwarzana była w przedsiębiorstwach fabrycznych i odtąd odgrywały one dominującą rolę w strukturze wytwórczości dziedziny, obok dalszego rozwoju rzemiosła. Rolę czynnika różnicującego spełniały decydujące o rozmiarze produkcji warunki zbytu. Mechanizacją objęte zostały działy wytwórczości związane z rynkiem zewnętrznym, zapewniającym szeroki zbyt i możliwość masowej produkcji, a tym samym i opłacalność nakładów inwestycyjnych. Można zauważyć nierównomierność w procesie mechanizacji różnych gałęzi przemysłu, a także długotrwałe utrzymywanie się produkcji o charakterze manufakturowo-rzemieślniczym w niektórych rodzajach wytwórczości wewnątrz poszczególnych branż.

W przemyśle spożywczym omawianej dziedziny maszyny zastosowano tylko w kilku rodzajach wytwórczości, a mianowicie: wyrobów tytoniowych, w fabrykach cykorii i palarniach kawy oraz w wytwórniach cukierków i czekolady. W pozostałych branżach, np. piekarnictwie, przetwórstwie mięsnym itp., stosowano nadal pracę ręczną.

W miejscowych zakładach przemysłu włókienniczego zmechanizowano te działy wytwórczości eksportowej, które rozwinęły się w ostatnim pięcioleciu XIX wieku, a więc w fabrykach taśm, tiulu, firanek i haftów. Natomiast tradycyjne drobne tkalnie, przędzalnie i zakłady wyrobów wełnianych zachowały charakter manufakturowy.

Przemysł konfekcyjny odzieżowy wyróżniał się w zakresie mechanizacji przede wszystkim wprowadzeniem maszyn nie wymagających stosowania agregatów energetycznych. O jego rozwoju decydowała nie ilość energii mechanicznej wykorzystywanej w procesie produkcyjnym, a ilość i sprawność maszyn do szycia obsługiwanych ręcznie. Dla innych asortymentów przemysł ten wykorzystywał w dziedziny za ledwie siłę 70 KM (w 1904 r.), głównie w dwóch działach wytwórczości — w fabrykach obuwia i guzików. Do roku 1913 częściowa mechanizacja objęła niektóre wytwórnie bielizny. Pozostałe branże czyniły nieznaczne postępy w mechanizacji, np. pomocnicze zakłady przemysłu odzieżowego i pasmanteryjne nadal opierały się na pracy ręcznej, podobnie pracownie krawatów, gorsetów, kapeluszy, parasoli.

W przemyśle garbarskim po 1893 r. niemal wszystkie zakłady wyposażone były w maszyny. Mechanizowane tu były przede wszystkim procesy czyszczenia, wygładzania i krojenia skóry. Tylko białoskórnictwo, rozwijające się w niewielkich rozmiarach, opierało się w całości na

pracy ręcznej. Pod względem wykorzystywanych sił mechanicznych przemysł garbarski wysunął się na drugie miejsce po metalowym.

W przemyśle drzewnym silniki zastosowano przed rokiem 1893, najpierw w niewielkim rozmiarze w fabrykach mebli i wyrobów stolarstwa budowlanej. Na początku XX wieku mechanizacja objęła wszystkie rodzaje wytwórczości, choć w nierównomiernym stopniu; najwięcej silników i ponad połowę mocy skoncentrowanych było w wytwórniach mebli. Równolegle rozwijała się produkcja rękodzielniczych zakładów stolarskich.

Najwcześniej rozpoczęła się mechanizacja w przemyśle metalowym dzielnicy. W tej gałęzi postęp był najszybszy i najbardziej wszechstronny. Wprowadzanie mechanizacji rozpoczęły zakłady wyrobów platerowych jeszcze przed rokiem 1879. W roku 1884 pierwsze silniki zainstalowano w wytwórniach galanterii metalowej i sprzętu gospodarstwa domowego oraz w uruchamianych wówczas fabrykach drutu i śrub. Przemysł metalowy po roku 1893 przechodził proces mechanizacji na wielką skalę. Moc silników zainstalowanych w latach 1879—1913 powiększyła się tak, że osiągnęła 32,5% mocy stosowanej w całym przemyśle dzielnicy.

Od końca XIX wieku w procesie mechanizacji przemysłu dzielnicy podstawową rolę odegrał przemysł metalowy i garbarski. Pozostałe gałęzie wytwórczości wykorzystywały w 1913 r. niespełna 10% mocy silników. Mechanizacja stanowiła źródło podniesienia efektywności produkcji, dla niektórych zaś działów wprowadzanie energii mechanicznej stanowiło niezbędny warunek rozwoju, choć nie wpływało decydująco na warunki pracy jednostkowej.

Zmiany dokonujące się w dziedzinie techniki i technologii (np. w przemyśle chemicznym) przyniosły nie tylko ogólny wzrost produkcji, wzbogacenie jej asortymentów przez dostosowanie do potrzeb rynku, ale też i poważny wzrost efektywności ekonomicznej. W roku 1904 wartość produkcji wytwarzanej przez jednego zatrudnionego była dwa razy większa niż w roku 1893 i wynosiła 1430 rubli; dalszy, choć nieznaczny jej wzrost nastąpił do roku 1913 i osiągnął 1664 rubli.

Szczególną rolę w intensyfikacji produkcji odgrywała grupa dużych zakładów. Ich koncentracji towarzyszyły zmiany w stosunkach własnościowych. Obok przedsiębiorstw należących do właścicieli oraz spółek rodzinnych zaczęły powstawać spółki akcyjne.

W przemyśle garbarskim dwa duże przedsiębiorstwa: Temlera i Szwedego oraz garbarnie braci Pfeiffer zatrudniały łącznie 550 robotników, tj. nieco więcej niż połowę ogółu pracujących w tej gałęzi, wytwarzały około 1/3 wartości produkcji całego przemysłu garbarskiego Warszawy.

Po 1900 r. rozwój tych wielkich przedsiębiorstw doprowadził do ich dominacji w przemyśle garbarskim, w którym przetrwało tylko kilka większych zakładów (np. I. Ch. Blucka na Nowolipiu oraz W. Weigla

przy ul. Niskiej), natomiast upadło wiele mniejszych. Niektóre z tej ostatniej kategorii przeszły na pomocniczą produkcję wyspecjalizowaną (pasy skórzane, skóry zamszowe) bądź przekształciły się na zakłady usługowe, jak krawalnie, szlifiernie i farbiarnie skór. Tak więc przejęcie masowej produkcji podstawowej przez wielkie przedsiębiorstwa doprowadziło do oddzielenia jej od wytwórczości specjalistycznej.

W przemyśle spożywczym decydującą rolę odgrywała produkcja wyrobów tytoniowych. W roku 1879 stanowiła ona około 85% wartości produkcji tej branży w Warszawie, w latach 1893 i 1904 niemal 100%, w roku 1913 — około 90%. W okresie 1879—1893 istniało 6 przedsiębiorstw zatrudniających od 100 do 300 robotników. Największym potentatem w tej dziedzinie była fabryka tabaczana braci Polakiewicz (istniejąca od 1860 r. przy ulicy Bonifraterskiej). W latach 1879—1893 zatrudniała ona ponad połowę robotników tej branży spożywczej i osiągnęła połowę wartości produkcji tytoniowej. W 1890 r. uruchomiono nową fabrykę „Noblesse” (przy ulicy Dzikiej), należącą do sukcesorów G. Kalinowskiego. W tym czasie rozpoczął się upadek mniejszych i średnich zakładów tabaczanych. W roku 1913 około 95% produkcji tytoniowej wytwarzały dwie fabryki — braci Polakiewicz i „Noblesse”. Tak duża koncentracja produkcji nie wystąpiła w żadnej innej gałęzi, nigdzie też nie prowadziła do tak daleko posuniętej degradacji i upadku słabszych ekonomicznie partnerów.

W przemyśle metalowym omawianej dzielnicy stosunkowo liczne były fabryki średnie (o przeciętnej wartości produkcji od 100 do 300 tys. rubli rocznie), współistniejące z dużą ilością zakładów drobnych i rzemieślniczych. Jedynym większym przedsiębiorstwem było Towarzystwo Akcyjne Warszawskiej Fabryki Śrub i Drutu, przekształcone z dawnej firmy „Wolanowski”, istniejącej od roku 1874. W roku 1913 wytwarzało ono 25% produkcji metalowej (pod względem wartości) przy zatrudnianiu niespełna 8% ogółu robotników i 80% KM zainstalowanych w przemyśle metalowym dzielnicy. Cechą szczególną zakładu był więc wysoki, nie notowany tu w innych gałęziach produkcji stopień wykorzystania silników.

Przemysł chemiczny, początkowo rozproszony w drobnych zakładach zatrudniających do kilkunastu robotników, podlegał intensywnej koncentracji u schyłku XIX wieku. Doprowadziło to do skupienia produkcji w 5 zakładach oraz do ich szybkiego wzrostu. Decydującą pozycję zdobyły dwa przedsiębiorstwa: Towarzystwo Akcyjne Fabryki Chemicznej Kelle i S-ka istniejące od 1892 r. (przy ulicy Okopowej 59) oraz Fabryka Farb i Lakierów Popławski i S-ka, będąca jednym z najstarszych tego typu zakładów warszawskich, istniejąca od 1840 r. (przy ul. Bonifraterskiej 9).

W przemyśle drzewnym, gdzie typowe były zakłady niewielkie skupiające po kilkunastu robotników, dominowało Towarzystwo Akcyjne Fabryki Mebli Stylowych (przy ulicy Dzielnej 64/72), wytwarzające po

roku 1903 ponad połowę produkcji (pod względem wartości) i zatrudniające około połowy robotników pracujących w tej branży na terenie dzielnicy.

Okres wielkokapitalistycznego rozwoju przemysłu, który rozpoczął się na interesującym nas terenie dopiero w ostatnim dziesięcioleciu XIX wieku, charakteryzował się szybkim wzrostem roli dużych przedsiębiorstw w takich gałęziach, jak przemysł garbarski, spożywczy, chemiczny, drzewny, częściowo metalowy; zdobywały one główną pozycję pod względem wielkości produkcji, ilości zatrudnionych robotników i mocy wykorzystywanych silników. Wpływały też w decydującym stopniu na tempo i kierunki rozwoju całego przemysłu w dzielnicy muranowskiej. Wpływ ten w nielicznych przypadkach wiązał się z eliminacją drobnych zakładów, jak np. w dziale wyrobów tytoniowych czy chemicznych. W innych branżach wielkie przedsiębiorstwa typu spółek akcyjnych oparowywały podstawową produkcję w danej branży (jak np. garbarnie), pozostawiając możliwość rozwoju dalszego przetwórstwa w małych zakładach pomocniczych.

W tych gałęziach, których asortyment był różnorodny i nie poddawał się standaryzacji, jak np. w przemyśle galanterii metalowej, papierniczym i in., a także w tych rodzajach wytwórczości, które zachowały tradycje rzemieślnicze (np. szewstwo, krawiectwo), postępy koncentracji do początku XX wieku były nieznaczne.

W dzielnicy północno-zachodniej wykształciły się swoiste cechy struktury zatrudnienia. W roku 1913 udział robotników w przemyśle spożywczym był wyższy prawie o 5% niż ogółem w Warszawie, a w konfekcyjnym — o ponad 16%. Udział robotników przemysłu garbarskiego wynosił ok. 20% więcej niż w całym mieście. Natomiast w pozostałych gałęziach przemysłu przewagę zatrudnionych wykazywały inne dzielnice. W przemyśle metalowym w roku 1913 w Warszawie zatrudnionych było 41% ogółu robotników, tj. o 13,5% więcej niż w omawianej dzielnicy (27,5%). W przemyśle chemicznym Warszawy zatrudnionych było o 3,3%, a w drukarstwie o 6% więcej.

Branżową strukturę proletariatu przemysłowego w dzielnicy północno-zachodniej określała większa niż w skali całego miasta rola przemysłu spożywczego (głównie tytoniowego) oraz garbarskiego i konfekcyjnego, a równocześnie relatywnie mniejszy udział przemysłu metalowego, chemicznego, drukarskiego. Zatrudnienie w pozostałych gałęziach odpowiadało w przybliżeniu wskaźnikom całego miasta.

## R z e m i o s ł o

Wielkomiejskie środowisko Warszawy stwarzało zapotrzebowanie na różnorodne wyroby w zakresie urządzeń i instalacji mieszkaniowych,

sprzętu, wyrobów konfekcyjnych i galanteryjnych. Stanowiło ono trwałą przesłankę dla rozwoju rzemiosła, utrzymało się mimo opanowania podstawowej produkcji przez nieliczne wielkie przedsiębiorstwa.

Funkcje rzemiosła podlegały też kapitalistycznej ewolucji. Obok warsztatów usługowych, półcechowych, skupiających się w rejonach o zwartej zabudowie mieszkalnej, powstawały specjalistyczne w pobliżu zakładów fabrycznych. Ten typ warsztatów pomocniczych, zakładanych przez rzemieślników żydowskich, których nie dopuszczono do cechów, charakterystyczny był dla dzielnicy północno-zachodniej. Dostosowywały się one szybciej do popytu na nowoczesne wyroby; w niektórych branżach rzemiosło wiązało się systemem nakładczym i przez kooperację bezpośrednio z przemysłem.

Rozwojowi rzemiosła w ostatnich latach XIX wieku i na początku XX sprzyjało pojawienie się nowych gałęzi przemysłu — chemicznego i energetycznego. Stworzyły one nową szansę dla wytwórczości drobnotowarowej. Ponadto zastosowanie silników elektrycznych i spalinowych umożliwiło częściową mechanizację drobnej produkcji. Znamienne, że w całym omawianym okresie przetrwała w dzielnicy przewaga ilościowa zakładów rzemieślniczych nad przemysłowymi. Nie oddaje to oczywiście w żadnej mierze roli rzemiosła w globalnej produkcji głównie ze względu na małą skalę jego wytwórczości, rękodzielniczy charakter i niższą efektywność ekonomiczną.

Rzemieślnicze zakłady konfekcyjne stanowiły w 1913 r. ponad połowę wszystkich warsztatów rzemieślniczych w dzielnicy i ponad 72% zarejestrowanych w całym mieście. Skupiały się one w dwu rejonach: przy Nalewkach, Świętojerskiej i Bonifraterskiej oraz w części dzielnicy położonej między Nowolipiem, Smoczą i Gęsią. Obejmowały zróżnicowany asortyment wytwórczości: wyrób odzieży, bielizny, kapeluszy i czapek, pończoch, rękawiczek obuwia, toreb podróżnych, lasek i parasoli, sztucznych ozdób itp. Zakłady te były związane z rynkiem lokalnym, ale też znaczną część artykułów mody eksportowały, głównie do Rosji. Wiele z nich posiadało charakter dwoisty: produkcyjny i handlowy, prowadząc bezpośrednio sprzedaż własnych wyrobów. Rozwój rzemiosła konfekcyjnego wycisnął swoje piętno na charakterze całej dzielnicy.

Rzemiosło uzupełniało produkcję przemysłu nowymi asortymentami wyrobów, często rozwijało się w systemie nakładczym bądź produkowało na zamówienie zakładów fabrycznych.

Taką tendencję rozwoju wykazywało rzemiosło branży papierniczej; podobnie jak ten przemysł posiadało charakter przetwórczy, wytwarzała galanterię papierniczą, opakowania itp. Produkcja opakowań pozostawała w ścisłym związku z potrzebami przemysłu konfekcyjnego i handlu bardzo rozwiniętego w omawianej dzielnicy. Inne wyroby (np. produkcja albumów na pocztówki i fotografie) przeznaczone były na szerszy rynek wewnętrzny i na wywóz do cesarstwa.

Drukarnstwo reprezentowane było w dzielnicy (w 1913 r.) w 82% przez niewielkie zakłady rzemieślnicze; wytwarzało druki reklamowe i okazjonalne.

Gałęzią wytwórczości, w której liczba warsztatów rzemieślniczych nie dorównywała liczbie zakładów przemysłowych, była branża metalowa. W pierwszych latach po 1870 r. zakłady przemysłowe posiadały dwukrotną przewagę liczebną nad rzemieślniczymi. Pogłębiała się ona w następnych okresach. Natomiast początek XX wieku przyniósł odrodzenie rzemiosł branży metalowej; w roku 1913 ilość warsztatów rzemieślniczych dwukrotnie przekroczyła liczbę zakładów przemysłowych, które podlegały koncentracji.

Powstały w tym okresie warsztaty odlewnicze produkujące drobne wyroby mosiężne i miedziane, zakłady blacharskie związane z usługami budowlanymi, drobne wytwórnie sprzętu gospodarstwa domowego, m. in. lamp naftowych i gazowych oraz galanterii metalowej (sprzączek, guzików itp.) dla przemysłu konfekcyjnego. Ponadto — wyspecjalizowane zakłady ślusarskie, grawerskie i cyzelerskie stosujące pracę ręczną. Ożywienie rzemiosła branży metalowej towarzyszyło więc rozwojowi przemysłu, świadczyło ono wobec ludności usługi budowlane, ślusarsko-kowalskie i blacharskie, a także usługi w zakresie napraw, konserwacji instalacji i urządzeń mieszkaniowych oraz sprzętu.

Kamieniarskie zakłady rzemieślnicze rozlokowane były głównie przy ulicy Dzikiej w pobliżu cmentarza powązkowskiego. Warsztaty wytwarzające lustra (9 zakładów) skupiały się na Nalewkach i Muranowskiej.

Rzemiosło wyrobów chemicznych reprezentowały początkowo nieliczne wytwórnie kosmetyków i mydła (2—5 zakładów). Większość z nich przestała istnieć po roku 1893. Natomiast w roku 1904 powstały dwa nowe, a po dziesięciu latach liczba ich wzrosła do 19; stanowiły one 82% wszystkich zakładów chemicznych.

Postępujące różnicowanie struktury branżowej potwierdza przypuszczenia, że przetwórczy charakter przemysłu sprzyjał utrwaleniu pozycji rzemiosła. Skłania też do przeświadczenia, że o współistnieniu rzemiosła i przemysłu w dzielnicy decydowały głównie czynniki demograficzne i lokalny popyt rynkowy. Przetwórstwo znajdowało dostateczną podstawę w istnieniu niewielkich zasobów kapitałowych skumulowanych w drobnych przedsiębiorstwach handlowych i rzemieślniczych, korzystających z krótkoterminowych kredytów.

Rozwój przetwórstwa, wykorzystujący głównie zasoby żywej siły roboczej rzemieślników wykwalifikowanych i robotników licznych i tanich, nie sprzyjał wprowadzaniu na szeroką skalę postępu technicznego. Ograniczał przedsięwzięcia w tym zakresie do wprowadzania i eksploataowania tzw. małej mechanizacji, która zmieniając technologię, nie wpływała w sposób decydujący na zmiany w organizacji wytwarzania i nie



rewolucjonizowała stosunków produkcji w dzielnicy północno-zachodniej.

Rozwojowi zróżnicowanego i wielostronnego przetwórstwa sprzyjał także napływ taniej siły roboczej z podmiejskich rejonów rolniczych.

## Handel

Cechą wyróżniającą dzielnicę północno-zachodnią spośród innych na obszarze Warszawy był rozwój drobnej produkcji powiązanej z przemysłem oraz handlem hurtowym i detalicznym.

Ogółem w dzielnicy znajdowało się w 1913 roku 669 różnych drobnych i dużych przedsiębiorstw handlowych; stanowiły one 27% tego typu zakładów miasta. Właściwością organizacji handlu tej dzielnicy było jego wysokie skoncentrowanie przestrzenne. Na przykład na Nalewkach znajdowało się 329 placówek handlowych różnych branż, tj. 50% wszystkich w 1913 roku zarejestrowanych w dzielnicy, a dalsze 25% skupiało się przy ulicy Gęsiej. Pozostałe mieściły się w najstarszej części ograniczonej ulicami: Nalewki, Bonifraterska, Muranowska, Smocza i Nowolipie. Natomiast prawie połowa ulic (20), głównie nowo powstałych, nie posiadała większych domów handlowych.

Sieć placówek handlowych w dzielnicy była opanowana przez ludność żydowską, do której należało co najmniej 90% sklepów, magazynów i składów. Zarówno hurtowy, jak i drobny handel, a także uliczny i kramarski były całkowicie skoncentrowane w jego rękach.

Udział dzielnicy w handlu warszawskim był zróżnicowany pod względem asortymentu. Nie wszystkie jego działy rozwijały się z równą aktywnością. Prowadziło to do powstawania jego skupisk wyspecjalizowanych na tle rozwoju handlu w całym mieście.

Handel dzielnicy funkcjonował w ścisłym związku z rozwojem miejscowego rzemiosła i przemysłu. Ponad 50% ogółu warszawskich placówek handlujących obuwiem i bielizną znajdowało się w dzielnicy północno-zachodniej. Ma to odpowiednik w zbliżonych wskaźnikach procentowych, obrazujących udział tych rzemiosł w liczbie zakładów całej Warszawy.

Szczególnie ważną rolę spełniał w skali całego miasta handel artykułami konfekcyjnymi, co miało ścisły związek z dobrze rozwiniętym przemysłem i rzemiosłem tej branży. W dzielnicy znajdowało się w 1913 r. 281 placówek handlowych brażny konfekcyjnej, tj. 50% ogółu istniejących w mieście. Blisko połowę tej liczby stanowiły magazyny i składy, pozostałą zaś część sklepy detaliczne.

W branży włókienniczej skoncentrowane były 224 placówki handlowe, tj. 56,4% istniejących w Warszawie. Więcej niż połowę z nich stanowiły hurtowe i półhurtowe składy materiałów włókienniczych, dowożo-

nych głównie z rejonu Łodzi i Żyrardowa. Wymienione placówki skupione przy ul. Gęsiej i Nalewkach prowadziły nie tylko bezpośrednią sprzedaż, ale stanowiły też źródło zaopatrzenia w artykuły włókiennicze i konfekcyjne dla detalistów z innych dzielnic Warszawy, a także miast prowincjonalnych. W pozostałych asortymentach udział handlu dzielnicy nie był tak wysoki; wynosił od 7 do 11%.

Stosunkowo słabo rozwinął się lokalny handel artykułami spożywczymi, a sklepy i składy hurtowe, prowadziły w głównej mierze obrót towarami kolonialnymi. W podstawowe produkty spożywcze ludność miejscowa zaopatrywała się u bezpośrednich dostawców dowożących towary z najbliższej okolicy na liczne w tej dzielnicy place targowe, jak Muranowski, Wolski (późniejszy Kercelego) i powstały w końcu XIX wieku plac Parysowski.

Ponadto rozwijał się handel uliczny straganiarski i domokrażny, który w środowisku o przewadze elementu żydowskiego był bardzo rozpowszechniony i posiadał dawne tradycje. Już w 1869 r. „Skorowidz mieszkańców Warszawy i miasta Pragi” (zamieszczony w Przewodniku W. Dzierżanowskiego) podaje, że w omawianej dzielnicy aż 36,7% mieszkańców czynnych zawodowo utrzymywało się z handlu. Byli to przeważnie uliczni handlarze, zaś kupcy posiadający stałe placówki, sklepy czy magazyny stanowili tylko 2,9%, a łącznie z subiektami — 7,9%.

Rozwój dzielnicy północno-zachodniej pozostawał w ścisłym związku z potrzebami konsumpcyjnymi ludności Warszawy. Rodzaje wytwórczości i usług dostosowano do środowiska cywilizacyjno-kulturalnego, powstającego w rezultacie koncentracji ludności w mieście stanowiącym ważne centrum życia publicznego i narodowego.

Udział dzielnicy w produkcji przemysłowej Warszawy zmniejszał się w pierwszych latach XX wieku wobec pojawiających się nowoczesnych gałęzi wytwórczości w innych rejonach miasta. Brak było dużych zakładów produkujących maszyny, sprzęt elektrotechniczny itp., brak wyspecjalizowanych przedsiębiorstw budowlanych i technicznych. Zdecydowana większość tego typu zakładów i instytucji lokowała się w dzielnicy zachodniej i ulicach położonych w pobliżu terenów dworców kolejowych.

Zespół czynników miastotwórczych działających w drugiej połowie XIX wieku wpłynął w znacznym stopniu na ukształtowanie się usługowych funkcji północno-zachodniej dzielnicy. Najaktywniej działały tu drobnokapitalistyczne elementy mieszczańskie: handlowe, rzemieślnicze i przemysłowe; skupiały się tu licznie grupy proletariatu rzemieślniczego. Swoistość tę potęgowała koncentracja ludności żydowskiej, z której napływem związany był rozwój ekonomiczny dzielnicy.

Kształtujące się swoistości rozwoju stwarzały też przesłanki dla procesu integracji z innymi dzielnicami miasta w drodze przejmowania niektórych funkcji ogólnomiejskich, zwłaszcza w handlu hurtowym.

Przenikanie zaś form aktywności gospodarczej, społecznej i kulturalnej oddziaływało na zróżnicowanie klasowe lokalnej społeczności i wytwarzanie więzi z właściwymi warstwami społeczeństwa Warszawy.

T a b l. 68. Sieć handlowa w północno-zachodniej dzielnicy Warszawy w 1913

Dział handlu	Warszawa	Dzielnica	Składy	Magazyny	Sklepy
I. Artykuły konfekcyjne					
Ubiory	208	38	15	7	16
Obuwie	87	45	—	2	43
Bielizna	268	140	73	21	46
Galanteria	—	58	4	3	51
	563	281	92	33	156
II. Artykuły włókiennicze	397	224	114	—	110
III. Artykuły spożywcze					
Wina, artykuły kolonialne	153	24	22	—	2
Różne (cukier, herbata, kawa, tabaka, owoce, mąka)	110	6	2	—	4
	263	30	24	—	6
IV. Artykuły techniczne					
Materiały budowlane i opałowe	123	6	4	—	2
Maszyny i urządzenia techniczne	106	1	—	1	—
Sprzęt elektrotechniczny	83	4	1	—	3
Artykuły użytku domowego	73	9	1	1	7
	385	20	6	2	12
V. Chemikalia					
Techniczne	178	6	1	1	4
Medykamenty	166	25	25	—	—
Kosmetyki	—	6	1	—	5
	344	37	27	1	9
VI. Wyroby jubilerskie	149	17	3	—	14
Wyroby optyczne i chirurgiczne	25	6	6	—	—
Papier i artykuły papiernicze	82	11	6	—	5
Różne	26	2	—	—	2
	282	36	15	—	21
VII. Placówki usługowe					
Domy handlowe, komisowe, biura pośrednictwa	196	29	7	6	16
	77	12	—	—	12
Restauracje, kawiarnie, cukiernie	273	41	7	6	28
Razem	2507	669	285	42	342

Źródło: A. R. Sroka, *Przemysł i handel Królestwa Polskiego*, Warszawa 1914.

*Jan Berger*

## **Rozwój Pragi**

### **Praga w pierwszej połowie XIX wieku**

Ustawa sejmowa o miastach z kwietnia 1791 r. znosząca jurydyki spowodowała administracyjne scalenie Warszawy. W następstwie tego do stolicy przyłączono także i Pragę. Faktyczne jej włączenie — wskutek oporu miasteczek praskich — nastąpiło dopiero w 1794 r. Praga stała się odtąd jednym z miejskich cyrkułów, któremu postanowienie namiestnika z 11 maja 1816 r. nadało samodzielną administrację, policję i odrębny budżet. Burmistrz Pragi służbowo i organizacyjnie podlegał Urzędowi Muncypalnemu m. Warszawy, w którego kolegium zasiadał z głosem stanowczym w sprawach praskich. Przysługiwały mu także kompetencje prezydenta Urzędu Muncypalnego w przypadku przerwania komunikacji między Warszawą a Pragę.

Szkody wyrządzone na Pradze w czasie powstania listopadowego i spowodowane tym jej wyludnienie uniemożliwiło jednak utrzymywanie przez to przedmieście z własnych funduszy odrębnej administracji i urzędów komunalnych. Na wniosek Rządu Tymczasowego ukaz najwyższy z 14 lutego 1832 r. zniósł oddzielną administrację Pragi i włączył ją do m. Warszawy. Odtąd stanowiła ona cyrkuł (do 1908 r. — XII, potem — XIV i XV) urządzony na wzór innych cyrkułów warszawskich.

Pod względem urbanistycznym okres Królestwa Kongresowego, cechujący się wielką dbałością o rozwój miast, przyniósł również pierwsze próby uregulowania Pragi i sieci jej ulic w obrębie okopów z 1770 r. W 1817 r. Jakub Kubicki opracował pierwszy plan uporządkowania Pragi. Architekt ten, nie licząc się z istniejącą wówczas zabudową i siecią drożną, stworzył nową koncepcję urbanistyczną praskiego przedmieścia. Punkt centralny Pragi miał być przesunięty na północ na linię nowego mostu zlokalizowanego na linii ul. Mostowej. Osie ulic biegnących w poprzek Pragi stykałyby się na środkowym ryzalicie Zamku Warszawskiego, co wiązałoby i jednocześnie podporządkowywało Pragę Warszawie

pod względem widokowym. Ten sam pomysł przejął plan regulacji Pragi z 1828 r., który był prawdopodobnie pewną odmianą planu Kubickiego. Plan z 1828 r. uwzględniał jednak częściowo istniejący stan zabudowy. Przewidywał ponadto zmniejszenie liczby placów do jednego bardzo rozległego centralnego i trzech niewielkich placów przy rogatkach: grochowskiej, żąbkowskiej i gołędzinowskiej.

Innym planem regulacji Pragi był „Plan Pragi” opracowany — jak się wydaje — przez Fryderyka Alberta Lessela, budowniczego miasta Warszawy w latach 1813—1822; na „Planie Pragi” figuruje jego nazwisko właśnie z tym tytułem. Nię jest wykluczone, że plan ten mógł być redukcją planu Kubickiego. Lessel przy rozplanowaniu przedmieścia praskiego utrzymał w zasadzie dotychczas istniejący stan zabudowy. Nowe ulice — przecinające się pod kątem prostym — zaprojektował na terenie dawnej twierdzy praskiej i jej esplanady. Centralny plac Pragi stanowią w tym planie niewielki prostokąt położony na osi ulicy Brukowej i Szerokiej.

Plany te, wiążąc organicznie obie części miasta, pozostały jednak tylko projektami, a to głównie z powodu kosztów ich ewentualnej realizacji. Natomiast władze rosyjskie zainteresowane były po 1831 r. szybko i jakby „autonomiczną” odbudową Pragi; stąd wychodziły bowiem drogi do Petersburga i Moskwy. Należyte więc uporządkowanie tego przedmieścia dawało im w przyszłości gwarancję sprawnego i dogodnego połączenia z cesarstwem.

Nowy projekt regulacji i zabudowy Pragi zatwierdził car 26 stycznia 1835 r. Został on opracowany zapewne przez ówczesnego inżyniera Edwarda Klopmana pod ogólnym kierownictwem prezydenta m. Warszawy Jakuba Łaszczyńskiego. Plan ten przewidywał utrzymanie — ze względów finansowych — wszystkich dotychczas istniejących zabudowań, ulic i dróg. Wytyczał ulicę „na wprost zamku” od ul. Targowej w kierunku Wisły do projektowanego mostu stałego, która przesądziła jednocześnie o kierunku późniejszego mostu stałego. Przestrzeń między tą nowo wytyczoną ulicą a ówczesną ul. Szeroką i Wisłą zająć miał park spacerowy. Gmachów publicznych nie zaprojektowano, gdyż mogły być wzniesione — gdyby zapadła taka decyzja — na częściach terenów przeznaczonych na urządzenie parku.

Plan z 1835 r. stał się aż do czasu budowy Dworca Petersburskiego i stałego mostu na Wiśle podstawą, na której miała się oprzeć odbudowa i rozbudowa Pragi. Zasadniczą sieć uliczną — ukształtowaną po wyburzeniu połowy zabudowy w latach 1806—1811 na cele fortyfikacyjne i w związku z budową dojazdu do mostu (na linii ul. Bednarskiej) — stanowiły ulice: Targowa z jej południowym odcinkiem zwanym ulicą Wołową, Szeroka (dziś Jagiellońska i al. Stalingradzka), ul. Żąbkowska, Brukowa (dziś Okrzei) i ulica prowadząca do mostu (dzisiejsza K. Wójcika). Takie rozplanowanie ulic decydowało równocześnie o zabudowie praskiej, przy nich wznoszono większość nowych budynków.

Jednocześnie zarządzenie władz z 1837 r. zabraniało wznoszenia trwałych budynków w północnej części Pragi na terenie fortu Śliwickiego w promieniu wynoszącym od tego fortu 850 m (na odcinku do linii ul. Wodnej) i prawie 1300 m na pozostałym terenie esplanady. Władze carskie, korzystając z braku zwartej zabudowy na tym terenie, zakreśliły tu znacznie szerszy promień forteczny niż na lewym brzegu Wisły. Zahamowało to rozwój Pragi w kierunku północnym, zmusiło do cofnięcia rogatki gołędzinowskiej na południe na linię ul. Wodnej; przy ulicach Wodnej, Krzywej i Dziwnej pozwolono wznosić jedynie prowizoryczne budynki gospodarcze.

Mimo dużej ilości wolnych terenów prywatne budownictwo nie rozwinęło się szerzej. Pamięć klęsk wojennych 1794 i 1831 r. oraz wyburzeń fortyfikacyjnych z lat 1806 i 1811 wytworzyła niechęć do osiedlania się na Pradze i lokowania tu kapitałów. Ilość mieszkańców tej części miasta po powstaniu listopadowym spadła do około 3300, pomimo iż przed 1831 przekraczała już liczbę 5000. Ponadto wydarzenia wojenne 1831 r. zubożyły ludność Pragi. Ten stan spowodował, że do końca lat pięćdziesiątych XIX wieku bardzo niechętnie zabudowywano wolne posesje, np. do 1840 r. były jeszcze do wydzierżawienia i zabudowy 23 place skarbowe. Również osoby, które wydzierżawiły place, nie wznosiły w zasadzie nowych budynków — mimo podjętych zobowiązań i późniejszych upomnień Urzędu Muncypalnego — zamieniając niejednokrotnie swoje place na ogrody i pola orne.

Władze administracyjne chcąc ożywić rozwój Pragi po wydarzeniach wojny 1830—1831 przyznały jej mieszkańcom odszkodowania i szereg ulg. Między innymi w 1833 r. na okres 5 lat zwolniono właścicieli domów od kwaterunku wojskowego, a handlujących — od opłaty kwaterunkowej, szynkarzom przyznano specjalne ulgi za świadectwa patentowe. W 1832 r. zmieniono postanowienie zakazujące budowy na Pradze domów drewnianych, a fortyfikacyjne praskie grunty skarbowe, które miasto otrzymało bezpłatnie, rozdzielano w wieczystą dzierżawę za niską opłatą czynszową.

Korzystając z pozwolenia wznoszenia budynków drewnianych, mieszkańcy nie budowali prawie wcale domów murowanych. W 1847 r. na ogólną liczbę 184 budynków na Pradze aż 163, tj. 88%, stanowiły drewniane, podczas gdy w Warszawie lewobrzeżnej było ich w tym okresie tylko 34%.

O stanie Pragi w latach pięćdziesiątych XIX wieku pisze A. Kosiński: „Praga zniszczona i wyludniona zaległa w gruzach i nie ma nawet nadziei, aby mogła kiedy z nich powstać”. Ożywiały dzielnicę w tym okresie jedynie targi. Ulice Wołowa i Targowa przypominały wówczas raczej place targowe. Stały tu stragany i nędzne budy handlowe, służące również jako mieszkania dla handlujących. Targowiska praskie uporządkowano w 1839 r. Tereny targowe w rejonie ul. Wołowej, Targowej i na

placu za bóżnicą podzielono wówczas na 9 tzw. obrębów (odcinków), odpowiadających określonemu rodzajowi handlu. Sprzedawano tu m. in. artykuły spożywcze, odzież, drzewo, wozy i konie. Wyróżniał się jednak rozmiarami i nabierał coraz większego znaczenia dla stolicy handel bydłem, co wiązało się z rosnącym zapotrzebowaniem miasta na produkty mięsne. Targi żywnościowe czynne były codziennie, na inne towary jeden lub dwa dni w tygodniu.

W tych warunkach Praga do lat sześćdziesiątych XIX wieku pozostała zaniedbanym, nie zabrukowanym i nie oświetlonym przedmieściem, w dodatku pozbawianym okresowo — z powodu braku stałego mostu — połączenia z Warszawą.

### Rozwój urbanistyczny dzielnicy praskiej w latach 1860—1914

Budowa mostu stałego na Wiśle w latach 1859—1864 oraz linii kolejowych petersburskiej (uruchomionej w 1862 r.) i terespolskiej (odcinek do Siedlec oddano do użytku w końcu 1866 r., do Brześcia w 1867 r.) były początkiem nowego etapu rozwoju Pragi. Już w okresie ich budowy w latach 1860—1862 wprowadzono nieznaczne zmiany do planu regulacji z 1835 r., dotyczące rozszerzenia niektórych ulic (Targowa, Brukowa, Strzelecka), oraz lokalizacji dworca kolei petersburskiej. W 1863 r. opracowano nowy plan, który we wrześniu tego roku zatwierdziła Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych. Miał on stanowić jednocześnie część ogólnego planu regulacyjnego m. Warszawy. Ostateczną akceptację przez namiestnika Królestwa Polskiego plan praski uzyskał 18 lutego 1864 r.

Zasady regulacyjne z 1864 r. oparte były o założenia planu z 1835 r. i nie wprowadzały do niego zasadniczych zmian. Na nowo rozplanowano jedynie teren między ul. Targową a Wisłą w związku z budową ulicy od mostu Kierbedzia. Jako dojazd do tego mostu i oś rozplanowania wytyczono nową ulicę zwaną Aleksandrowską (obecnie al. Świerczewskiego) biegnącą częściowo po nasypie. Przewidywano, że ulicą Aleksandrowską i przez most będą przeprowadzone tory kolejowe do Warszawy. Dlatego wyznaczono je podobnie jak most na przedłużeniu linii kolejowej petersburskiej, a budynek dworca — do którego dochodziła nowo wytyczona ul. Wileńska — wzniesiono wzdłuż torów po ich północnej stronie. Na osi ul. Aleksandrowskiej mniej więcej w połowie odległości między Wisłą a ul. Targową plan regulacyjny przewidywał utworzenie placu gwiaździstego, zwanego pl. Aleksandryjskim (obecnie pl. Weteranów 1863 r.). Z tego okrągłego placu miały promienieście wychodzić (krzyżując się nawzajem) ulice: Konstantynowska (obecnie Floriańska), Michałowska (obecnie Łukasieńskiego), Namiestnikowska (poprzednio Dębowa, dziś Sierakowskiego) i Aleksandrowska. Przedłużeniem ul. Konstantynowskiej

w kierunku północno-zachodnim była aleja parku Praskiego zakończona placem Konstantynowskim. Przy zbiegu ulic Brukowej i Szerokiej plan regulacyjny z 1864 r. przewidywał utworzenie placu Mikołajewskiego, a w jego rejonie tuż nad Wisłą tzw. bulwaru Mikołajewskiego. Wprowadził również nowe nazwy dla innych ulic. Loretańską nazwano Ratuszową, Farną — Kościelną (dziś Wrzesińska), Szerokiej nadano nazwę Petersburskiej (dziś ul. Jagiellońska i al. Stalingradzka), natomiast dzisiejszą ul. K. Wójcika nazwano Szeroką.

Założenia planu regulacyjnego Pragi z 1864 r. zachowały swą moc (dla terenu sprzed inkorporacji 1889 r.) aż do pierwszej wojny światowej decydując o rozwoju sieci ulicznej, układzie placów, założeniu parku i budownictwie praskim. Dalszy wzrost dzielnicy i rozszerzenie jej zabudowy dokonywało się w tym okresie w kierunku wschodnim. Rozwój bowiem w stronę południową ograniczała łąka wiślana i podmokłe łąki skaryszewskie, a w kierunku północnym esplanada fortu Śliwickiego. W 1861 r. granicę tej esplanady rozszerzono po praskiej stronie aż do dzisiejszej al. Świerczewskiego, skąd dalej biegła wzdłuż obecnej ul. 11 Listopada. Przesunięcie granicy esplanady było przyczyną wyburzenia wkrótce po 1863 r. wszystkich drewnianych zabudowań przy ówczesnych ulicach: Błotnej, Dębowej, Dziwnej, Krzywej, Mizernej, Ratuszowej, Tylnej i Wodnej; pozostawiono jedynie kościół Matki Boskiej Loretańskiej. Obszar wyburzeń dość luźno położonych zabudowań obejmował dzisiejsze tereny Ogrodu Zoologicznego, parku Praskiego i osiedla Praga II. Później na terenie esplanady wybudowano ponad 120 budynków mieszczących koszary i magazyny wojskowe, głównie spożywcze.

Skierowanie rozwoju Pragi w kierunku wschodnim spowodowało od lat sześćdziesiątych XIX wieku szybką parcelację tamtejszych gruntów. Na części terenu dóbr Targówka powstała nowa osada podmiejska, tzw. Nowa Praga. Rozplanował ją w 1861 r. ówczesny właściciel części tych dóbr Ksawery Konopacki, człowiek rzutki i przedsiębiorczy, członek Komitetu Regulacyjnego m. Warszawy. Jako główną wytyczył tu ul. Środkową, którą przecinało prostopadle w równych mniej więcej odstępach kilka innych ulic. Spowodowało to podział tej osady na bloki zbliżone do kwadratów. Obszar Nowej Pragi wyznaczają dziś w przybliżeniu ulice: Konopacka, Wileńska, Szwedzka i 11 Listopada. Łukowaty kształt tej ostatniej ulicy wytyczyła granica esplanady fortu Śliwickiego; dlatego wówczas zwano ją ul. Esplanadową. Od nazwiska Konopackiego teren ten przybrał nazwę Nowa Praga-Konopaccyzna; do lat osiemdziesiątych XIX wieku używało się również dla tego obszaru określenia Targówek-Nowa Praga.

Równocześnie z Nową Pragą zaczęła się rozwijać Szmulowizna, położona również na terenie dawnych dóbr Targówek między torami linii kolejowych petersburskiej i terespolskiej. Podobnie jak na Nowej Pradze, tak i tutaj właściciel tych terenów Emil Brühl parcelował je



i wytyczał ulice stanowiące wówczas drogi polne. Osią rozplanowania Szmulowizny stały się ulice Żąbkowska, Radzymińska i Kawęczyńska.

Natomiast Kamionek, leżący między torami kolei terespolskiej i ulicami Grochowską i Podskarbińską, zaczął się intensywniej rozwijać dopiero od lat osiemdziesiątych XIX wieku. Główną ulicą była Grochowska, posiadająca twardą nawierzchnię; inne miały charakter dróg wiejskich.

Wszystkie te trzy miejscowości na wniosek władz gubernialnych — po kilkuletnich dyskusjach — zostały w 1889 r. przyłączone do Warszawy. Granica terytorium Pragi, rozszerzonego o 360 ha, dochodziła teraz do linii kolejowych obwodowej i nadwiślańskiej. Linie te poprowadzone na nasypach, a także linie biegnące w poziomie (petersburska i terespolska) skomplikowały jednak układ dróg i rozdzieliły dzielnicę praską. Targówek, Bródno, Pelcowizna, leżące poza nasypem linii kolejowych, pozostały jakby „odcięte” od Pragi.

Intensywniejszy rozwój budowlany rozplanowanej w ten sposób dzielnicy praskiej zaczął się od lat sześćdziesiątych XIX wieku, szczególnie na terenie Nowej Pragi; od 1861 r. w ciągu pierwszych sześciu lat wzniesiono tu 175 domów. Później ożywienie budowlane na Nowej Pradze nieco osłabło. Pośrednie informacje o ruchu budowlanym dla całej dzielnicy (okręgi XIV i XV) przyniósł spis nieruchomości w 1919 r. Zawierał on dane o czasie zabudowy tylko dla ówczesnych 2/3 praskich nieruchomości (dla pozostałych brak było danych). Informacje te jednak wskazywały na tempo zabudowy. W okresie 1861—1890 zabudowano na Pradze 19,5% nieruchomości spośród ogółu wyżej wymienionych 2/3. Dla następnego dziesięciolecia 1891—1900 wskaźnik był prawie identyczny — wyniósł 19,3%. Świadczyło to o wzmożonym ruchu budowlanym w tym okresie. Praga od lat dziewięćdziesiątych XIX wieku zaczęła się zabudowywać szybciej niż Warszawa lewobrzeżna. Stan ten dotrwał do I wojny światowej, choć tempo zabudowy na początku XX wieku nieco słabło.

Praga była dzielnicą przeważnie bezładnie zabudowaną. Zabudowa terenów inkorporowanych w 1889 r. odbywała się bez planu regulacyjnego. Charakter jej na tych terenach różnił się od zabudowy Pragi w granicach do 1889 r. (określanej często mianem „starej” Pragi lub Pragi „właściwej”), której rozwój urbanistyczny określiły wspomniane wyżej plany z 1835 i 1864 r.

Na terytorium starej Pragi zabudowa była bardziej zwarta, część ulic posiadała bruk, stało tu również więcej budynków murowanych niż w innych częściach dzielnicy. Wpłynęło na to m. in. zarządzenie Rady Administracyjnej z 1860 r. zabraniające wznoszenia drewnianych budynków mieszkalnych przy głównych ulicach: Targowej, Wołowej, Brukowej, Żąbkowskiej, Szerokiej (od Brukowej do rogatki gołędzinowskiej) i dzisiejszej ulicy K. Wójcika (wówczas bezimienna). Przewaga budyn-

ków drewnianych na Pradze była jednak ogromna. W 1882 r. stanowiły one aż 79,1‰; był to wówczas najwyższy wskaźnik ilości budynków drewnianych w Warszawie. Jeszcze w 1919 r. na terenie całej ówczesnej dzielnicy praskiej procent ten dochodził do 42,8. Zaciążyło w tym wypadku m. in. sąsiedztwo pasa przyfortecznego; na części Nowej Pragi i Szmulowizny wolno było stawiać tylko budynki drewniane. W latach 1882—1919 wzrosła jednak dość znacznie ilość domów murowanych — z 20,8‰ do 55,2‰ ogólnej liczby w każdorazowych granicach Pragi. Trzeba też zaznaczyć, że na obszarze starej Pragi budynków murowanych było znacznie więcej niż owe 55‰, niestety nie da się ustalić wielkości tego wskaźnika. Dodatkim czynnikiem wzrostu ilości budynków murowanych w dzielnicy praskiej było rozlokowanie się wokół niej w końcu XIX wieku i na początku XX wieku kilku cegielni, ich szybki wzrost, a także dogodny dowóz cegły liniami kolejowymi oraz kolejkami wąskotorowymi.

Praga posiadała stosunkowo dużo — w porównaniu z Warszawą lewobrzeżną — wolnych terenów. Nie występowała więc tu konieczność zacieśniania zabudowy, która w omawianym okresie mogła się rozwijać przestrzennie, szczególnie na terenach przyłączonych w 1889 r. Z tego też powodu zabudowa części nieruchomości nie była frontowa, zwłaszcza przy małych ulicach i na obszarach inkorporowanych w 1889 r.

Na terenie dzielnicy praskiej zdecydowanie przeważały domy parterowe. W 1882 r. stanowiły one 79,5‰, a w 1919 r. — 50,2‰ (w granicach ówczesnego terytorium tej dzielnicy). W 1882 r. domów wyższych jak 3-piętrowe na Pradze nie było w ogóle. Jeszcze więc w 1919 r. przewaga budynków parterowych nad wyższymi była tak znaczna, że przypominała Warszawę lewobrzeżną z 1882 r., na terenie której budynki parterowe stanowiły wówczas 53,1‰ ogółu jej zabudowań. Nad tą niską zabudową Pragi górowały cerkiew prawosławna wzniesiona w 1869 r. (architekt J. Syczew) i kościół Św. Floriana zbudowany w latach 1888—1901 (architekt Józef Dziekoński).

Domy czynszowe (koszarowe) — liczące ponad 20 mieszkań — charakterystyczne dla szybko urbanizujących się dzielnic lewobrzeżnej Warszawy, na Pradze w 1882 r. stanowiły zaledwie 26,7‰ ogółu budynków. W 1889 r., po inkorporacji terenów zabudowanych niewielkimi domami, wskaźnik ten spadł do 16,1‰. Dalszy jednak rozwój Pragi i jej uprzemysłowienie spowodowały wzrost zabudowy czynszowej. Wśród ogółu domów wzniesionych w latach 1891—1900 czynszowe stanowiły 46‰. Dla lat 1911—1914 wskaźnik ten wynosił już 61‰. Ogółem w 1919 r. budynki czynszowe stanowiły na Pradze 38,9‰. Były one wznoszone przede wszystkim dla ludności uboższej, jak również i na pływowej. W 1882 r. ludność urodzona poza Warszawą stanowiła na Pradze prawie połowę mieszkańców (48‰). Dzielnica ta miała bowiem

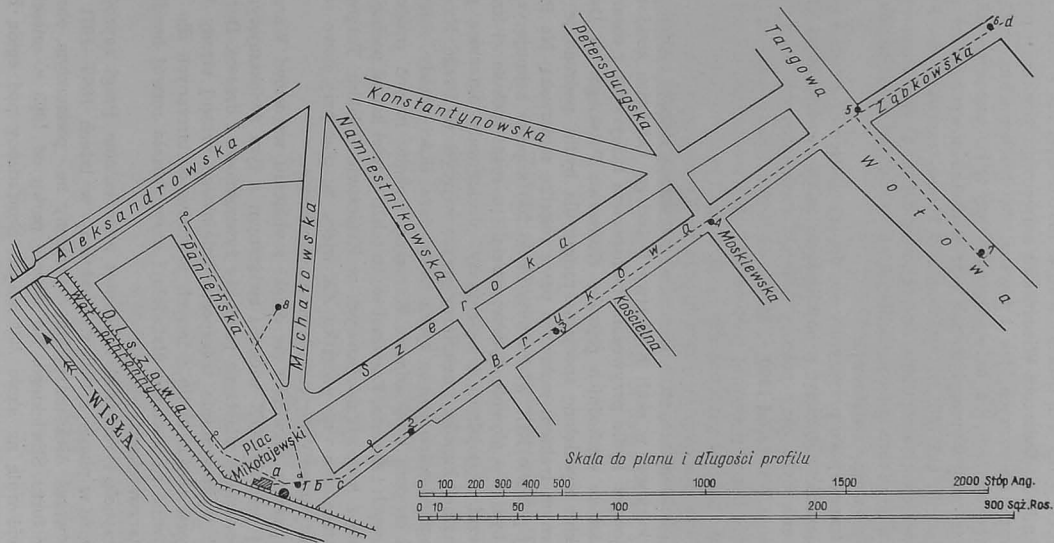
większe niż Warszawa możliwości wchłonięcia szybko zwiększającej się liczby ludności stolicy ze względu na lepsze warunki terytorialne rozwoju budownictwa, niższą cenę placów, szybki rozwój przemysłu i rozbudowę kolei. Na przykład w 1882 r. w samym tylko kolejnictwie z ówczesnych granic administracyjnych Pragi zatrudnionych było 452 mężczyzn, z czego 358, tj. 79%, pochodziło spoza Warszawy. Wskaźnik ten nie obejmował robotników zamieszkających na terenie Nowej Pragi, Szmulowizny, Kamionka, Pelcowizny i innych okolicznych osiedli. A właśnie w tych podmiejskich terenach osiedlała się ludność napływowa zatrudniona głównie w kolejnictwie. Ustalenia liczbowe są tu jednak bardzo trudne.

Liczba ludności Pragi wzrastała więc bardzo szybko. W latach 1882—1913 powiększyła się ona z 16 290 do 90 375 mieszkańców, tj. 5,5-krotnie, przewyższając stale w tym okresie średni przyrost ludności całego miasta i Warszawy lewobrzeżnej. Trzeba także zaznaczyć fakt dużego wpływu inkorporacji 1889 r. na tak znaczny wzrost ludności Pragi w tym czasie.

Intensywny rozwój budownictwa wyprzedzał inne potrzeby komunalne mieszkańców. W 1869 r. według projektu inż. Alfonsa Grotowskiego uruchomiono tylko dla części Pragi wodociąg funkcjonujący do 1896 r. Do jego zaprojektowania przyczynił się m. in. fakt zniszczenia przez pożar w czerwcu 1868 r. około 30 domów na ul. Ząbkowskiej, a to wskutek braku szybkiego dostarczenia wody. Wodociąg praski, spełniający funkcje przeciwpożarowe, przechodził m. in. ul. Brukową, częścią ulic Ząbkowskiej i Wołowej; doprowadzał on także wodę do szpitala praskiego. Zaopatrzenie w wodę pitną zapewniały dopiero wodociągi lindleyowskie, uruchamiane tu w końcu lat 80-ych XIX wieku. Jednak jeszcze w 1919 r. z wodociągu miejskiego korzystało tylko 65% ogółu zabudowanych nieruchomości praskich.

Kanalizację zaczęto zakładać dopiero od 1906 r. według projektu opracowanego uprzednio przez Williama Heerleina Lindleya. Przewidywał on skanalizowanie Starej Pragi, Szmulowizny, Nowej Pragi i Kamionka. Uwzględniał również możliwość przyłączenia do sieci w przyszłości Saskiej Kępy. W 1910 r. Praga posiadała dopiero 11,7 km kanałów, a Warszawa lewobrzeżna miała ich w tym czasie prawie 170 km. W 1919 r. na Pradze skanalizowanych było zaledwie 27% nieruchomości, w Warszawie lewobrzeżnej już 80%. Do czasu zaprowadzenia kanalizacji na Pradze tworzyły się w niektórych jej częściach, jak np. przy skrzyżowaniu ul. Radzywińskiego z plantem kolei nadwiślańskiej, zlewiska wód, pogarszając i tak nie najlepszy stan sanitarny tego terenu.

Pierwszy szpital na Pradze oddano do użytku w lutym 1868 r. Mieścił się on w budynku adaptowanym po dawnych koszarach wojskowych, później kilkakrotnie rozbudowywany. Do I wojny światowej był to jedyny szpital w tej części miasta, nie zaspokajał on w zasadzie potrzeb jej mieszkańców.



Plan sytuacyjny części przedmieścia Pragi z zaznaczeniem wodociągu praskiego, 1869 r.

Komunikację miejską uruchomiono w 1867 r. Była nią konna kolejka kursująca między Dworcem Wiedeńskim a dworcami praskimi i przewożąca zarówno podróżnych, jak i towary. Po uruchomieniu w 1877 r. kolei obwodowej kolejka ta obsługiwała już tylko pasażerów. Szybki rozwój Warszawy wymagał jednak wprowadzenia nowych połączeń komunikacyjnych. Od 1881 r. uruchomiono konne tramwaje. Na Pradze linię tramwajową, zastępującą dawną kolejkę konną, przedłużono przez ul. Stalową do plantu kolei nadwiślańskiej. Taki układ sieci tramwajowej pozostał do I wojny światowej.

Linie tramwajowe przyczyniły się do „przybliżenia” Pragi do Warszawy. Łączność natomiast z najbliższymi miejscowościami pod Pragę utrzymywana była przy pomocy kolejek wąskotorowych kursujących do Jabłonny i Wawra od 1900 r., Marek od 1899 r. i Radzymina od 1907 r.

Podobnie jak w pierwszej połowie XIX, tak i w okresie do początku XX wieku charakterystyczne dla życia Pragi były cotygodniowe targi. Stały się one głównym miejscem handlu w Warszawie, a także najważniejszym punktem zaopatrzenia miasta w żywność. Handel bydłem urósł do rangi krajowej w skali Królestwa Polskiego. Od czasu zbudowania linii kolejowych bydło przywożono transportem kolejowym z cesarstwa, jak również ze wschodnich rejonów Królestwa Polskiego; na Dworcu Terespolskim wydzielono specjalne rampy dla bydła, pędzono je także nadal dawnym traktem wołowym przez rogatkę żąbkowską. Na Pradze w drugiej połowie XIX wieku było około 200 kupców zajmujących się handlem bydła — głównie Żydów; działali tu różni spekulanci krajowi i zagraniczni. Specjalne „domy-zajazdy” obsługiwały określone grupy „profesjonalne” kupców i handlarzy przybywających na Pragę. Na targu praskim sprzedawano oprócz bydła także duże ilości trzody chlewnej, dostarczał on poza tym ludności Warszawy i okolic innych produktów żywnościowych i drzewa. Rozwinał się tu także handel końmi pochodzącymi głównie z hodowli miejscowych w Królestwie Polskim. Targowisko końskie przeniesiono na początku XX wieku na plac przy nowo wzniesionym Instytucie Weterynaryjnym na Grochowie.

Targi praskie rozwinęły się dzięki szybkiemu wzrostowi Warszawy w drugiej połowie XIX wieku i związanym z tym zwiększającym się zapotrzebowaniem miasta na produkty żywnościowe i drzewo. Duża zaś możliwość wykorzystania transportu kolejowego prawej strony Wisły do przewożu zboża, bydła i innych towarów dostarczanych dla Warszawy głównie ze wschodu ułatwiała i przyspieszała rozwój handlu na praskich targowiskach.

Wypoczynek i rozrywki zapewniał mieszkańcom Pragi zaprojektowany jeszcze w planie z 1835 r., a założony w latach 1865—1871 park zwany wówczas Aleksandryjskim, położony na podmokłym obszarze esplanady fortu Śliwickiego. Na terenie parku od 1903 r. mieścił się teatr z widownią na około 300 miejsc, prowadzony pod egidą Kura-



Pierwsze domy wystawione na Nowej Pradze, 1867 r.

Zbiornik i wieża ciśnien wodociągu praskiego, rys. z 1869 r.







Plan Pragi, 1907 r.





Domy przy ul. Brudnowskiej na Pradze, 1867 r.

Dom założyciela Nowej Pragi K. Konopackiego  
przy ul. Środkowej, 1867 r.



torium Trzeźwości, a także przytułek nocny. Opracowany przez inż. Krzyżanowskiego w 1902 r. projekt dalszego zadrzewienia Pragi przez planty okalające dzielnicę w rejonie linii kolei obwodowej, nadwiślańskiej oraz Szmulowizny i Kamionka nie doczekał się realizacji. Od pierwszych lat XX wieku zadrzewienie posiadała ul. Targowa. Zaprowadzono je na miejscu dawnego targowiska. Warto zaznaczyć, że już poza granicami Pragi został założony w latach 1906—1915 (według projektu Franciszka Szaniora) park Skaryszewski.

Obok mostu Kierbedzia na praskiej stronie znajdowało się kilka przystani klubów wioślarskich. Ułatwiały one korzystanie ze sportów wodnych i kąpeli rzecznych ludności Warszawy i Pragi.

### Rozwój przemysłowy dzielnicy praskiej

Industrializacja Pragi w przeciwieństwie do lewobrzeżnej części Warszawy do lat sześćdziesiątych XIX wieku postępowała bardzo powoli. Zakłady przemysłowe lokalizowano tu nader niechętnie. Wiązało to się z ogólnym zastojem w zabudowie Pragi po 1831 r., z brakiem stałego połączenia mostowego z Warszawą, a także z częstymi zalewami przez Wisłę znacznej części tego przedmieścia. W tym okresie powstały na Pradze niewielkie zakłady prawie wyłącznie przemysłu spożywczego (młyny, gorzelnie) oraz drobne garbarnie. Kilka tych ostatnich połączonych z produkcją kleju zlokalizowało się w północnej części Pragi w pobliżu Wisły, co umożliwiło wykorzystanie wód tej rzeki do płukania skór. Garbarnie te miały jednak ograniczone możliwości rozwoju przestrzennego ze względu na sąsiedztwo fortu Śliwickiego.

Na okres przed 1870 r. przypadają również początki przemysłu metalowego na Pradze. W 1856 r. uruchomione zostały przy ul. Moskiewskiej zakłady narzędzi rolniczych Nepomucena Rolbieckiego, specjalizujące się w wyrobie młockarń. Nowy etap stanowił rozwój od lat sześćdziesiątych XIX wieku zakładów urządzeń pomocniczych dla transportu kolejowego kolei petersburskiej, terespolskiej i nadwiślańskiej.

Właściwy proces uprzemysłowienia Pragi rozpoczął się jednak dopiero u schyłku lat siedemdziesiątych XIX wieku po wybudowaniu mostu kolejowego na Wiśle (1875 r.) i kolei obwodowej. Odtąd dostarczano z Zagłębia Dąbrowskiego drogą kolejową węgiel i inne surowce dla zakładów prawobrzeżnej Warszawy. Dzielnica praska stała się wówczas niezwykle atrakcyjna dla lokalizacji zakładów przemysłowych. Posiadała bowiem więcej niż lewobrzeżna Warszawa wolnych i tańszych terenów (zwłaszcza na obszarach inkorporowanych w 1889 r.) dla wznoszenia budowli fabrycznych, a także przeprowadzania bocznic kolejowych, co obniżało koszty przeładunku, transportu surowca i wytworzonych produktów. Praga miała także — wcześniej już uruchomione według rosyj-

skiego rozstawu szyn — połączenia kolejowe z cesarstwem poprzez linie kolejowe petersburską i terespolską. Ułatwiało to zbyt towarów na rynku rosyjskim, jak i sprowadzanie niektórych produktów z terenów wschodnich, np. nafty, której składy dogodniej było lokalizować na Pradze niż lewobrzeżnej Warszawie; zbudowano je na Pelcowiznie (firma Nobel) i przy ul. Stalowej obok torów kolei nadwiślańskiej. Przy praskich liniach kolejowych wzniesiono również inne składy i magazyny do przechowywania towarów, m. in. dwa z nich przy Dworcu Terespolskim miały ponad 100 m długości każdy.

Czynniki powyższe spowodowały szybki rozwój przemysłowy starej Pragi i włączonych w 1889 r. osad podmiejskich: Nowej Pragi, Szmulowizny, Kamionka oraz położonych dogodnie w bezpośrednim sąsiedztwie Dworców Petersburskiego i Terespolskiego.

W 1879 r. na Pradze właściwej było tylko 13 zakładów zatrudniających zaledwie 250 robotników. Natomiast już poza jej ówczesnymi granicami administracyjnymi, na Nowej Pradze, uruchomiono w tymże 1879 r. Stalownię Warszawską. Powstanie zakładu związane było z rozwojem — co prawda krótkotrwałym — w latach osiemdziesiątych XIX wieku warszawskiego przemysłu hutniczego. Rozwój ten spowodowany był dużym wówczas zapotrzebowaniem na stal (a w szczególności na kolejowe szyny stalowe), jak również specjalnym premiovaniem przez rząd takiej produkcji. Wykorzystując tę okazję, Tow. Akc. Lilpop, Rau i Leowenstein wspólnie z Tow. Akc. Zakładów Starachowickich i firmą Rheinische Stahlwerke z Zagłębia Ruhry utworzyło Towarzystwo Warszawskiej Fabryki Stali. Właśnie to towarzystwo zbudowało w pobliżu połączenia dróg kolejowych petersburskiej, nadwiślańskiej i obwodowej Stalownię Warszawską. Był to największy zakład przemysłowy ówczesnej Warszawy, zatrudniający 1230 robotników (w 1884 r.) pracujących w 13 budynkach fabrycznych. Jednocześnie posiadał on bardzo duży udział w produkcji szyn stalowych dla kolejnictwa: w 1882 r. dostarczał 87% wytwórczości szyn Królestwa Polskiego i 22,1% całego Cesarstwa Rosyjskiego. Po kilku latach tej znakomitej prosperity stalownia na Nowej Pradze — wskutek zmniejszenia zamówień rządowych na produkcję szyn i podniesienia ceł na import surówki — została w 1889 r. zamknięta, a jej urządzenia i załoga przeniesione do Zagłębia Donieckiego.

Po zlikwidowaniu Stalowni Warszawskiej znaczenie przemysłowe Pragi bardzo zmalało. Mimo to na obszarze całej dzielnicy tempo industrializacji było nadal duże. Na początku lat dziewięćdziesiątych (1893) Praga właściwa łącznie z Nową Pragą, Kamionkiem i Szmulowizną skupiała około 10% ogółu robotników Warszawy, a w 1913 — 12%.

Jednocześnie nastąpiły w omawianym okresie zmiany struktury wielkościowej zakładów przemysłowych. W 1879 r. przed założeniem Stalowni Warszawskiej zakłady drobne zatrudniające do 15 pracowników stanowiły na Pradze aż 69%; były to m. in. 3 gorzelnie, 2 fabryki kleju

i 1 fabryka zapalek; od lat osiemdziesiątych zaczęła zwiększać się liczba małych (do 50 robotników); ich przewaga ilościowa charakterystyczna była dla tej dzielnicy do początku XX wieku. W 1913 r. zakłady zatrudniające do 50 robotników stanowiły 56% ogólnej liczby tu istniejących. W grupie tej znajdowały się fabryki metalowe, a także zakłady branży chemicznej i spożywczej produkujące głównie dla potrzeb dzielnicy praskiej.

Równolegle następował proces koncentracji produkcji w zakładach średnich i dużych. Średnie, zatrudniające od 51 do 300 robotników, stanowiły w 1913 r. około 36% ogółu zakładów przemysłowych tej dzielnicy. Były to fabryki różnej branży, przeważnie jednak metalowej.

Zakładów dużych, zatrudniających powyżej 300 robotników, było w 1913 r. na Pradze zaledwie 4, tj. niecałe 8% w ogólnej skali dzielnicy, ale zatrudniały one około 53% ogólnej liczby praskich robotników. Wszystkie zakłady tej grupy były spółkami akcyjnymi, trzy z nich metalowe („Wulkan”, „Labor” i fabryka lamp Tow. Akc. Braci Brönnel, H. Schneider i R. Dittmar) i jeden włókienniczy (fabryka Tow. Akc. Lnianej i Jutowej Manufaktury na Kamionku). Większe przedsiębiorstwa na Pradze związane były prawie wyłącznie ze wschodnimi rynkami zbytu.

Dominującą pozycję wśród przemysłu dzielnicy praskiej zajmowała szybko rozwijająca się gałąź metalowa. W 1879 r. skupiało się na Pradze tylko 1,9% zatrudnionych w przemyśle metalowym Warszawy, a wartość produkcji tego asortymentu wynosiła wówczas zaledwie 0,9% wartości produkcji metalowej Warszawy. Stawiało to Pragę razem z Wolą na ostatnim miejscu wśród dzielnic całego miasta. Dalszy rozwój przemysłu metalowego już na początku lat dziewięćdziesiątych XIX wieku (1893) podniósł udział Pragi pod względem wartości produkcji do 5,6% ogólnej wartości produkcji tej gałęzi przemysłu warszawskiego. Należy jednak zaznaczyć, że wyprzedzając ją dzielnice zachodnia i Powiśle skupiały w tymże 1893 r. ponad 80% wartości produkcji przemysłu metalowego Warszawy. Początek XX wieku przyniósł stopniowe zmniejszanie się odsetka wielkości zatrudnienia i wartości produkcji metalowej dzielnicy zachodniej i Powiśla na korzyść innych, przede wszystkim Woli i Pragi. Wpływał na to m. in. fakt osłabienia od początku XX wieku tempa rozwoju przemysłu metalowego w zwarcie zabudowanych rejonach Warszawy. W 1913 r. dzielnica praska skupiała już 15,7% ogółu zatrudnionych i dawała 12,8% wartości produkcji przemysłu metalowego Warszawy. Wysuwało ją to na drugie miejsce za dzielnicą zachodnią pod względem ilości zatrudnionych i na trzecie za dzielnicą zachodnią i Wolą pod względem wartości produkcji.

Przemysł metalowy na Pradze obejmował dość szeroki wachlarz asortymentowy, zwiększający się wraz z postępem technicznym. Budowę maszyn reprezentowały m. in. dwa zakłady produkujące maszyny dla

młynów: G. Łęgiewskiego, O. Hartwiga i S-ki (zał. w 1900 r.) i zakład C. Skoryny i S-ki, zatrudniające po 100 robotników każdy, oraz na Nowej Pradze Warsztaty Mechaniczne G. Pulsta (zał. w 1887 r., robotników 16), wytwarzające maszyny dla przemysłu spożywczego, tytoniowego i papierniczego. Praski przemysł metalowy dostarczał także urządzenia produkcyjne dla innych gałęzi wytwórczości. Między innymi w tej grupie asortymentowej wymienić można zakład F. Waldaua, który uruchomił produkcję kotłów (zał. w 1906 r., w 1913 r. 40 robotników), fabrykę pomp Tow. Komandytowego Zakładów Mechanicznych Brandel, Witoszyński i S-ka (zał. 1904 r., w 1913 r. 30 rob.) oraz specjalizujące się w produkcji silników (naftowych, spirytusowych) Tow. Fabryki Motorów „Perkun” (zał. 1904 r., w 1913 r. 120 rob.).

Poważny udział w rozwoju praskiego przemysłu metalowego miała galanteria metalowa i wytwórczość przedmiotów użytku domowego. Do grupy tej wchodziły największe zakłady metalowe Pragi, m. in. fabryka Tow. Akc. „Wulkan” (zatrudniająca w 1913 r. 2000 pracowników) i „Labor” (zatrudniająca w 1913 r. 1000 pracowników). Obie produkowały naczynia emaliowane i inne artykuły gospodarstwa domowego, przede wszystkim na zbył do Cesarstwa Rosyjskiego.

Odrębną grupę w przemyśle metalowym Pragi stanowiły zakłady urządzeń pomocniczych dla transportu kolejowego. Zaliczały się do nich przede wszystkim warsztaty kolei terespolskiej (wyposażone już w 1867 r. w maszyny parowe o mocy 25 KM, a w latach osiemdziesiątych XIX wieku znacznie rozbudowane), a także warsztaty mechaniczne kolei petersburskiej oddane do użytku w 1862 r. Warsztaty kolei terespolskiej były połączone ponadto z dwiema parowozowniami (remizami) o kształcie wachlarzowym; odrębną remizę posiadała stacja praska kolei nadwiślańskiej.

Z pozostałych zakładów przemysłu metalowego w dzielnicy praskiej wymienić należy warsztaty Zarządu Okręgowego Artylerii Warszawskiego Okręgu Wojennego, uruchomione w budynkach adoptowanych po b. Stalowni Warszawskiej.

Inne gałęzie wytwórczości — poza metalową — odgrywały mniejszą rolę w rozwoju przemysłu Pragi. Przemysł włókienniczy ożywił się w Warszawie po 1880 r. i w latach koniunktury w końcu XIX wieku. Spowodowało to także jego lokalizację w dzielnicy praskiej. W 1883 r. powstała na Kamionku fabryka taśm i wstążek Tow. Akc. Jaegera i Zieglera (zatrudniająca w 1913 r. 120 robotników), a w 1899 r. zakład Tow. Akc. Lnianej i Jutowej Manufaktury (w 1913 r. 600 robotników). Na Pradze właściwej przemysł włókienniczy reprezentowany był m. in. przez Manufakturę Pończoszniczą S.M. Gorbowa (w 1903 r. 500 robotników) oraz fabrykę koronek M. Saltzmana (w 1903 r. 86 robotników). Ten ostatni rodzaj wytwórczości włókienniczej, wymagający wysoko kwalifikowanej siły roboczej (fabryki tiulu, koronek, haftu itp.), rozwijał się

zresztą w Warszawie najlepiej, skupiając w 1913 r. prawie 50% liczby zatrudnionych w tej gałęzi przemysłu warszawskiego.

Zlokalizowanie kilku garbarni w pobliżu Pragi (Targówek, Grochów, Pelcowizna, Zacisze) przyczyniło się do rozwinięcia tu produkcji obuwia skózanego w oparciu o skóry dostarczane z tych garbarni. Wytwarzały je fabryka Tow. Akc. Manufaktury Obuwia Francuskiego na Kamionku (w 1913 r. 360 robotników) i zakład M. Gorenstejna przy ul. Szerokiej.

Przemysł drzewny na Pradze reprezentowało kilka niewielkich zakładów stolarki budowlanej, zaspokajających przede wszystkim potrzeby lokalnego budownictwa, oraz duża fabryka mebli giętych Tow. Akc. „Wojciechów”, zlokalizowana w 1874 r. na Polach Skaryszewskich. Zatrudniała ona w 1903 r. 500 robotników, a surowiec — wobec dużego wytrzeźbienia lasów w okolicach Warszawy — sprowadzony był do niej koleją terespolską z powiatu krasnostawskiego z tartaku tej spółki. Rynkiem zbytu była nie tylko Warszawa i tereny Królestwa Polskiego, ale także Cesarstwo Rosyjskie, gdzie spółka posiadała magazyny i fabrykę w Odessie.

Przemysł mineralny dzięki korzystnym warunkom surowcowym i wzrastającemu popytowi budownictwa Warszawy rozwijał się szybko od końca XIX wieku na obszarach prawobrzeżnych, ale już poza granicami Pragi. Na jej terenie do większych fabryk tej branży należały jedynie zakłady Tow. Akc. „Brytania” (zał. 1907 r.), produkujące płytki fajansowe dla urządzeń sanitarnych.

Zakłady przemysłu spożywczego na Pradze posiadały niewielkie rozmiary, były to głównie młyny i piekarnie. Z większych znajdowały się tu: rzeźnia (jedna z trzech w Warszawie), fabryka „cukrów i czekolady” E. Anczewskiego (zał. w 1865 r., w 1913 r. około 100 robotników) i założona w 1897 r. przy ul. Żąbkowskiej wytwórnia spirytusu Towarzystwa Warszawskiego Oczyszczania i Sprzedaży Spirytusu (w 1913 r. 33 robotników). Przemysł spożywczy Pragi w skali Warszawy w omawianym okresie był słabo rozwiniętą gałęzią zarówno pod względem ilości zatrudnionych, jak i wartości produkcji.

Znajdowało się tu jeszcze kilka niewielkich fabryk przemysłu chemicznego, produkujących wyroby tłuszczowo-kosmetyczne i farby. Nie odgrywały one jednak większej roli do 1914 r. na terenie Pragi (również i w Warszawie) ze względu na brak surowców krajowych.

Przedstawiony powyżej rozwój Pragi w drugiej połowie XIX i na początku XX wieku pozwala uchwycić zmiany w jej ukształtowaniu urbanistycznym i rozwoju gospodarczym oraz określić funkcję tej dzielnicy w organizmie miejskim ówczesnej Warszawy.

Władzom rządowym po 1831 r., a zwłaszcza po powstaniu styczniowym, zależało na rozbudowie Pragi jako przedmieścia Warszawy, które łączyłoby ją z cesarstwem i miało jednocześnie charakter miasta rosyj-

skiego. Temu służyły plany uporządkowania tej dzielnicy. Funkcja Pragi w życiu gospodarczym Warszawy sprowadzała się głównie do dostarczenia całemu miastu produktów żywnościowych i materiałów budowlanych. Budowa mostu na Wiśle w 1864 r., jak również rozbudowa na Pradze węzła kolejowego łączącego ją z Warszawą lewobrzeżną i Cesarstwem Rosyjskim były czynnikami, które choć nie zmieniły założeń władz rosyjskich, spowodowały jednak szybką industrializację Pragi. Industrializacja była z kolei głównym czynnikiem jej dalszego rozwoju urbanistycznego, rozszerzającego się już poza granice dzielnicy sprzed 1889 r. Dominujący przemysł metalowy wraz z innymi gałęziami decydował o funkcji przemysłowej Pragi wśród innych dzielnic miasta. Funkcja ta, ukształtowana na przełomie XIX i XX wieku, rozwinęła się jeszcze bardziej w dwudziestolecie międzywojennym, a Kamionek, będący częścią dzielnicy praskiej, stał się wówczas trzecim co do wielkości rejonem przemysłowym Warszawy.

**Rozdział 7. Industrializacja guberni  
warszawskiej na początku XX wieku – Regina  
Chomać-Klimek (materiał niedostępny ze  
względu na brak zgody Autorki)**



Witold Pruss

## INFORMACJA ŹRÓDŁOWA I BIBLIOGRAFICZNA

Informacja niniejsza ma na celu przedstawienie głównych pozycji źródłowych i opracowań monograficznych, które służyły jako podstawowe i wykorzystane były w różnym stopniu przez autorów kolejnych rozdziałów. Pominięte zostały natomiast opracowania syntetyczne o całym omawianym okresie.

Charakteryzując przedstawione w niniejszej pozycji materiały, zrezygnowaliśmy z tradycyjnych przypisów w tekście. Zastosowaliśmy inną formę prezentacji bibliograficznej, aby zaakcentować te problemy, które stanowią przedmiot szczegółowej obserwacji w naszym opracowaniu, a tylko w wąskim zakresie byłyby uwzględniane w innych publikacjach. Zwracamy uwagę na tę grupę materiałów — przede wszystkim statystycznych — których szczegółowa analiza i jej wyniki stanowiły podstawę do wniosków ogólnych.

Omówienie poszczególnych pozycji źródłowych i bibliograficznych połączone zostało z kolejnością podstawowych zakresów tematycznych tego opracowania, to jest: zmian układu przestrzennego, formowania się dzielnic i stosunków ludnościowych oraz rozwoju warszawskiego węzła komunikacyjnego i funkcji produkcyjno-usługowych miasta. Omawiany materiał służył przy opracowaniu powyższych zakresów zarówno odnośnie całego miasta, jak i jego dzielnic.

### Źródła

Stan zachowania zasobów archiwalnych miasta Warszawy cechują w następstwie strat wojennych dotkliwe luki. Utrudnia to skompletowanie pełnej dokumentacji w dłuższych okresach chronologicznych (por. *Materiały do dziejów Warszawy w warszawskich archiwach państwowych*, wyd. Naczelna Dyrekcja Archiwów Państwowych, Warszawa 1965).

Tom niniejszy oparto przede wszystkim na analizie przekazów statystycznych i sprawozdawczych reprezentowanych przez serie ciągle oraz druki zwarte wydawnictw urzędowych z poszczególnych lat XIX i XX wieku. Stanowiły one zasadniczą podstawę dla charakterystyki przemian gospodarczych i społecznych Warszawy tego okresu, służyły wyjaśnieniu interesujących nas współzależności stosunków przestrzennych, demograficznych, ekonomicznych; zastosowano interpretację urzędowych kategorii rejestrów ilościowych według nowych metod klasyfikacji.

Przy analizie zabudowy miejskiej i zmian układu przestrzennego ze źródeł archiwalnych pomocne były niektóre akta Warszawskiego Rządu Gubernialnego, ref. XVII budowlany (wypisy udostępnione przez Komisję Badań Starej Warszawy), a także zbiory Korotyńskich i W. Przyborowskiego w Archiwum m. st. Warszawy i Woj. Warszawskiego.

Przemiany urbanistyczne w Warszawie prześledzono na podstawie serii taryf nieruchomości wydawanych regularnie przez całą drugą połowę XIX wieku, publikowanych w „Ilustrowanym Kalendarzu” Ungera. Szczególnie pożyteczna jest *Taryfa domów miasta Warszawy i Pragi* H. Świątkowskiego, Warszawa 1858, wydana osobno z dodatkowymi komentarzami oraz szczegółowym materiałem kartograficznym; stanowi ona pozycję wyjściową do badań nad problematyką budowy miasta w drugiej połowie XIX wieku.

Cenne materiały uzupełniające to księgi adresowe, kalendarze i przewodniki miejskie. Najbogatsze w interesujące nas informacje są: *Przewodnik po Warszawie i jej okolicy za rok 1873*, pod redakcją F. Fryzego i J. Chodorowicza, Warszawa 1873; *Ilustrowany przewodnik po Warszawie*, opracowany przez E. Jachowicza, Warszawa 1893; *Przewodnik ilustrowany po Warszawie, Łodzi i okolicach fabrycznych*, Warszawa 1897; dają one pogląd na charakter i typ dzielnic i ich specyfikę.

Analiza porównawcza materiałów kartograficznych, a także opisowej treści przewodników zmierzała do odtworzenia dynamiki i zasięgu ruchu budowlanego. Ponadto pomocne były informacje sprawozdawcze zamieszczane w ówczesnej prasie, gdyż pozwalają one na pełniejsze uświadomienie sobie, jak postępy budownictwa oceniano i widziano wówczas.

Charakterystykę budownictwa mieszkalnego obrazują spisy mieszkań. Należą do nich: *Rezultaty spisu jednodniowego ludności m. Warszawy z 1882 r.*, Warszawa 1884—1886; *Rezultaty spisu nieruchomości i mieszkań na terenie Wielkiej Warszawy w 1919*, Warszawa 1922. Uwzględnione szczegółowo przy zagadnieniach demograficznych, mogły być i zostały wykorzystane w tych partiach opracowania, które poświęcone są charakterystyce stosunków mieszkaniowych w Warszawie i jej dzielnicach.

Opracowanie podziałów administracyjnych przedstawione przez S. Szymkiewicza — *Podziały administracyjne Warszawy*, Warszawa 1933 — nie stanowi, zwłaszcza dla drugiej połowy XIX wieku, dostatecznej podstawy do odtworzenia układu przestrzennego i zmian granic

administracyjnych. Dla lat 1882, 1897 i 1908 zostały one uzupełnione współczesnym materiałem kartograficznym.

Fazy rozwoju ludnościowego Warszawy ustalono w wyniku krytycznej analizy materiałów statystycznych gromadzonych w kolejnych okresach różnymi metodami. Należy tutaj wymienić spis ludności Warszawy z 1882 r. cytowany już poprzednio oraz wyniki spisu powszechnego z 1897 r.: *Pierwaja wsieobszczaja pieriepis nasielenija Rossijskoj Impirii 1897 goda*, t. II, Pietierburg 1904. Szczegółowej analizie obu spisów z punktu widzenia przydatności do badań nad ludnością Warszawy poświęcona jest rozprawa M. Nietykszy, *Spisy 1882 i 1897 jako źródło do badań nad ludnością Warszawy*. „*Studia Warszawskie*”, t. II: Warszawa powojeniowa 1864—1918, Warszawa 1968. Najpełniejszych danych o stanie i ruchu ludności dostarczają wydawnictwa Magistratu: *Ruch ludności miasta Warszawy za okres dwunastoletni (1882—1893)*, Warszawa 1894; *Ruch ludności miasta Warszawy za okres dwudziestoletni 1882—1901*, Warszawa 1902, oraz *Sprawozdania o ruchu ludności miasta Warszawy za lata 1902—1907*, ukazujące się następnie pt. *Ludność Warszawy w roku...* (za lata 1908—1914).

Do podstawowych serii druków urzędowych należy także zaliczyć *Obzory goroda Warszawy* za lata 1889—1914 oraz prace Warszawskiego Komitetu Statystycznego pt. *Trudy Warszawskiego Statistycznego Komiteta*. Zebrane przez komitet, a nie opublikowane materiały wykorzystane zostały w wydawnictwie źródłowym A. Krzyżanowskiego i K. Kumanieckiego, *Statystyka Polski*, Kraków 1915. Istotnych danych o ludności przedmieść Warszawy dostarczył Zespół Warszawskiego Zarządu Powiatowego w Archiwum Głównym Akt Dawnych. Porównawczo do końca XIX stulecia sięga również opracowanie spisu 1921 r. dla Warszawy przygotowane staraniem Magistratu — *Wyniki spisu powszechnego z 1921 r. na terenie m. st. Warszawy. Zestawienie i rozbiór krytyczny*. Prace Wydziału Statystycznego Magistratu m. st. Warszawy, nr 3, Warszawa 1928.

Ukazując rolę produkcyjno-usługową miasta, opracowano po raz pierwszy porównawczo materiały statystyczne obrazujące rozmieszczenie przemysłu według dzielnic miasta; służyły temu jednostkowe spisy przemysłowe za lata 1879, 1893 sporządzone w skali ogólnopanstwowej na zlecenie Ministerstwa Finansów oraz podobne wydawnictwa tego typu o charakterze nieurzędowym za okres 1904—1914.

Dane o jednostkowych zakładach przemysłowych czerpano z wyżej wymienionych spisów urzędowych wydanych pod red. P. A. Orłowa: *Ukazatiel fabrik i zawodow jewropiejskoj Rossii s Carstwom Polskim i Wiel. Kn. Finlandskim*, S. Pietierburg 1881, oraz *Ukazatiel fabrik i zawodow okrain Rossii, Carstwa Polskiego, Kawkaza, Sibiri i sriednieazjatskich wladienij*, S. Pietierburg 1895; *Spisok fabrik i zawodow jewropiejskoj Rosii*, S. Pietierburg 1903; L. Jeziorański, *Przemysł i handel Króle-*

stwa Polskiego, Warszawa 1904 i 1905; A. R. Sroka, *Przemysł i handel Królestwa Polskiego*, Warszawa 1914; D. P. Kandaurov, *Fabryczno-zawodskaja przedpriiatiia Rossijskoj Imperii*, S. Pietrograd 1914.

Warszawa i jej obszar produkcyjny i usługowy w aspekcie funkcji miasta i zróżnicowania odnośnie roli jego dzielnic przedstawione zostały w oparciu o szczegółową analizę wymienionego wyżej materiału statystycznego.

Jako pozycje uzupełniające wybrano niektóre adresarze i przewodniki, np. *Przewodnik statystyczno-informacyjny fabryk i zakładów przemysłowych*, Warszawa 1888; *Informator handlowo-przemysłowy*, Warszawa 1889, a także kalendarze fabryczne i handlowe.

Wiele informacji o rodzajach usług przemysłowych i handlowych zawierają roczniki adresowe: *Warszawski rocznik adresowy firm handlowych, przemysłowych i rękodzielniczych*, W. Rafalskiego, Warszawa 1877, też za lata 1879, 1880, 1886; *Rocznik adresowy Królestwa Polskiego za rok 1901* J. Rolbieckiego, Warszawa 1901, oraz *Adres kalendar goroda Warszawy* za lata 1891—1914. Uzupełnieniem były opisy w ówczesnej prasie dotyczące życia ekonomicznego miasta; najbardziej przydatne to artykuły w „Gazecie Handlowej”, „Gazecie Przemysłowo-Rzemieślniczej”, „Pracowniku Polskim”, „Świecie”, „Kurierze Warszawskim” i „Przeglądzie Tygodniowym”, głównie za lata 1885—1910.

Materiały statystyczne i niektóre zespoły archiwalne służyły opracowaniu zagadnienia budowy i funkcjonowania warszawskiego węzła kolejowego. Wykorzystane zostały następujące zespoły akt: Czasowy zarząd budowy linii obwodowej z lat 1874—1878, t. 1—60, oraz kolei warszawsko-wiedeńskiej, warszawsko-terespolskiej, nadwiślańskiej i dęblińsko-dąbrowskiej z drugiej połowy XIX i początku XX wieku (Archiwum Główne Akt Dawnych).

W tym zakresie cenny materiał źródłowy stanowiły zbiory kartograficzne obrazujące układ przestrzenny sieci kolejowej Królestwa Polskiego i niektórych jego guberni, a także okolic Warszawy, zgromadzone w Archiwum Państwowym m.st. Warszawy i Woj. Warszawskiego. Uwzględniono także mapy komunikacyjne Królestwa Polskiego z lat 1861, 1877, 1891, 1912 ze zbiorów specjalnych Biblioteki Uniwersytetu Warszawskiego.

Ze źródeł statystycznych najbardziej przydatne były sprawozdania towarzystw akcyjnych: obok wyżej wymienionych linii, gdy stanowiły one przedsiębiorstwa prywatne, także dokumentacja dróg żelaznych podjazdowych: grójeckiej (za lata 1902—1910), wilanowskiej (za lata 1901—1910) i jabłonowsko-wawerskiej (za lata 1902—1910), a także sprawozdanie Towarzystwa Akcyjnego Warszawskich Dróg Żelaznych Dojazdowych (za lata 1912—1914).

Podstawę do analizy obrotów towarowych na liniach kolejowych węzła warszawskiego stanowiła obszerna seria: *Statisticzeskij sbornik Mini-*

sterstwa *Putiej Soobszczenija* za 1875—1913, (Pietierburg 1875—1915). Prasa warszawska oraz fachowa również dostarczyły i do tego zagadnienia sporo wartościowego materiału; z periodyków specjalistycznych wymienić należy przede wszystkim „Gazetę Kolejową” i „Łącznika”.

### Opracowania

Charakteryzując wstępnie przedstawioną niżej literaturę monograficzną, nawiązujemy częściowo do prezentacji stanu badań nad dziejami Warszawy XIX i XX stulecia w oprac. St. Herbsta, zawartego w „Roczniku Warszawskim”, tom I, Warszawa 1960. Zmiany układu przestrzennego Warszawy w skali całego miasta, a także w poszczególnych jego dzielnicach były przedmiotem badań już od połowy XIX wieku. Waler źródłowy zachowało sześciotomowe dzieło A. Wejnerta pt. *Starożytności warszawskie*, Warszawa 1848—1858, a także studium F. Sobieszczańskiego, *Rys historyczno-statystyczny wzrostu i stanu miasta Warszawy od najdawniejszych czasów aż do 1847 r.*, Warszawa 1847. Zawiera ono obfity materiał do rozważań nad przemianami charakteru miasta, procesów integracyjnych w jurydykach, co wyjaśnia także genezę niektórych dzielnic Warszawy. Zagadnienie to zostało przedstawione w dwutomowym wydawnictwie S. Dziewulskiego i H. Radziszewskiego pt. *Warszawa*, t. I—II, Warszawa 1913—1914. Wiele materiału na temat jurydyk przynosi książka F. Kurowskiego, *Pamiętnik miasta Warszawy*, którą z rękopisu wydał E. Szwankowski, Warszawa 1949.

Syntetyczne ujęcie rozwoju przestrzennego i urbanistycznego miasta w całym okresie jego dziejów, ze szczególnym uwzględnieniem XIX i XX wieku, przynosi fachowe opracowanie C. Rudnickiego i F. Kleina, *Regulacja i zabudowa m. st. Warszawy z projektem planu regulacyjnego stolicy z 1928 roku*, Warszawa 1928.

W dużym skrócie rozwój terytorialny miasta ujęty został i w innych opracowaniach: W. Korotyńskiego, *Jak i z czego powstała Wielka Warszawa*. W: *Kalendarzyk polityczno-historyczny miasta st. Warszawy na rok 1917*; H. Marczewskiej, *Rozwój terytorialny Warszawy*. „Przegląd Geograficzny”, 1922, t. III.

Na uwagę zasługuje zbiorowy artykuł A. Gieysztor, St. Herbst i E. Szwankowskiego, *Kształty Warszawy*. „Biuletyn Historii Sztuki i Kultury”, 1947, z. 1—2, stanowiący próbę nowego spojrzenia na rolę jurydyk warszawskich, akcentujący ich miastotwórczą funkcję.

Niewiele uwagi w literaturze przedmiotu poświęcono charakterystyce zmian funkcyjnych dzielnic w rozwoju miasta. Z opracowań, które częściowo uwzględniają ten problem, należy wymienić studium rozwoju śródmieścia St. Herbsta, *Ulica Marszałkowska*, Warszawa 1949.

O rozwoju urbanistycznym Warszawy traktują prace E. Szwankowskiego, *Warszawa — rozwój urbanistyczny i architektoniczny*, Warszawa 1952, oraz *Ulice i place Warszawy*, Warszawa 1964; zawierają one obfity materiał źródłowy, stanowiący podstawę do studiów nad przemianami charakteru dzielnic od czasów ich kształtowania się do chwili obecnej.

Na temat niektórych dzielnic warszawskich istnieją nieliczne opracowania z początku bieżącego stulecia. Wymienić można interesującą broszurę A. Suligowskiego, *Na Powiślu warszawskim*, Warszawa 1915; W. Koleżaka, *Powiśle Warszawy — przeszłość, teraźniejszość i przyszłość Powiśla*, Warszawa 1901.

Do historii dzielnic nawiązują popularne opracowania z lat międzywojennych: T. Jabłońskiego, *Żoliborz — piękny brzeg Warszawy*, Warszawa 1933 i drugie wydanie z 1958; S. Wojtowicza, *Dzieje Pragi*, Warszawa 1934; *Wola ongiś i dziś*, pod red. S. B. Kuleszy, Warszawa 1938.

W ostatnim okresie ukazały się pozycje będące zbiorem materiałów z sesji popularnonaukowych poświęconych dziejom Woli, Żoliborza, Pragi i Mokotowa: *Rewolucyjne tradycje proletariackiej Woli. Materiały sesji popularnonaukowej 29—30 IV 1966*, Warszawa 1966; *Dzieje Pragi*, red. J. Kazimierski, R. Kołodziejczyk, Ż. Kormanowa, H. Rostkowska, Warszawa 1970; w serii pod tytułem „Poznaj Warszawę” wyd. „Stolicy” ukazały się tomy: *Mokotów i Żoliborz*.

Wiadomości na temat przedsiębiorstw komunalnych, obok znanych opracowań A. Suligowskiego, H. Radziszewskiego i J. Bystronia, przynoszą poniżej wymienione pozycje. Budowy wodociągów i kanalizacji dotyczą: F. Giedroycia, *Wodociągi i kanały warszawskie*, Warszawa 1904; E. Sokala, *Uzdrowotnienie Warszawy*, Warszawa 1909; szczegółowe zagadnienia także w licznych artykułach czasopism specjalistycznych. Komunikacja miejska, gazownictwo, elektryfikacja i ogrzewnictwo opracowane zostały w oparciu o materiały zawarte w prasie fachowej oraz nielicznych na ten temat publikacjach okolicznościowych, z których podstawowe stanowią: *Zarys historyczny, opis techniczny Tramwajów Miejskich i Autobusów m. st. Warszawy na 25-lecie 1908—1933*, Warszawa 1933; *Warszawskie Zakłady Gazowe*. W: *Kronika Warszawy* 1926; Z. Charłap, *Towarzystwo Elektryczność w Warszawie*, Warszawa 1936; *Energetycy w służbie Warszawy 1902—1965*, Warszawa 1966, i inne. Systematyczne opracowania nowsze dziejów gospodarki komunalnej ujął monograficznie A. Szczypiorski w swych pracach: *Warszawa, jej ludność i gospodarka 1832—1862*, Wrocław—Warszawa—Kraków 1966; *Od Piotra Drzewieckiego do Stefana Starzyńskiego — gospodarka komunalna m. st. Warszawy w latach 1915—1939*, Wrocław—Warszawa—Kraków 1968. Zagadnienia te systematyzuje obszerna i bogata ikonograficznie praca H. Janczewskiego pt. *Warszawa. Geneza i rozwój inżynierii miejskiej*, Warszawa 1971.

Dla opracowania zagadnień demograficznych obszerny źródłowy ma-

teriał zawiera monografia M. Nietykszy, *Ludność Warszawy na przełomie XIX i XX wieku*, Warszawa 1971. Ze starszych prac wymienić należy J. Kończyńskiego, *Ludność Warszawy — studium statystyczne 1877—1911*, Warszawa 1913, i W. Trzcińskiego, *Ewolucja struktury zawodowej i socjalnej ludności Warszawy w okresie 1897—1921*, Warszawa 1926.

Sprawą dużej wagi jest określenie miejsca Warszawy w szerszych zjawiskach demograficznych epoki; służyły temu celowi prace E. Grabowskiego: *Skupienia miejskie w Królestwie Polskim*, Warszawa 1914; *Wpływ wędrowek na skupienie się ludności w Królestwie Kongresowym 1816—1913*, Warszawa 1914, oraz *Rozwój zaludnienia w Polsce w zestawieniu z innymi krajami*, Warszawa 1922. W opracowaniach powojennych nawiązano do nowych wątków tematycznych, śledząc strukturę demograficzną i społeczną ludności Warszawy, przede wszystkim w serii studiów Instytutu Historii PAN pt. *Studia Warszawskie*, wieku XIX dotyczą Warszawy popowstaniowej 1864—1918.

Zagadnienie zarówno z zakresu struktury demograficznej, jak i zawodowej ogółu populacji miasta uwzględnia w swych publikacjach: E. Strzelecki, *Ludność Warszawy na przełomie XIX i XX w.* W: *Z dziejów książki i bibliotek warszawskich*, Warszawa 1961; A. Szczypiorski, *Struktura zawodowa i społeczna Warszawy w pierwszym okresie epoki kapitalistycznej 1864—1882*. „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej”, 1960; *Imigracje do Warszawy w XIX w.* „Studia Demograficzne”, 1963, t. 1, z. 2.

Funkcje Warszawy w sieci komunikacji kolejowej w Królestwie Polskim miały doniosły wpływ na rozwój industrializacji miasta i regionu. Najstarsza praca na ten temat wyszła z pod pióra I. G. Blocha, *Wpływ dróg żelaznych na stan ekonomiczny Rosji. Budowa dróg żelaznych w Królestwie Polskim*, Warszawa 1880. Z innych poważniejszych wymienić należy H. Hilchena, *Historia drogi żelaznej warszawsko-wiedeńskiej 1835—1884—1898. Przyczynek do historii kolejnictwa w Królestwie Polskim*, Warszawa 1912, i T. Kociołkiewicza, *Stan sieci kolejowej Królestwa przed wojną 1914 r.*, Warszawa 1919. Z ostatnio wydanych pozycji zasługuje na uwagę praca T. Lijewskiego, *Rozwój sieci kolejowej Polski*. „Dokumentacja Geograficzna”, 1959, z. 5, oraz *Studia z dziejów kolei żelaznych w Królestwie Polskim 1810—1914*, pod red. R. Kołodziejczyka, Warszawa 1970. Monograficzne studium historyczno-statystyczne J. Brauna, *Rozwój warszawskiego węzła kolejowego do 1914* (w druku), wnosi nowe wątki problemowe.

Rola Wisły w życiu ekonomicznym Warszawy wymaga jeszcze licznych, pogłębionych badań. Opracowanie tego zagadnienia zostało oparte na cytowanym wyżej wydawnictwie *Statisticeskij sbornik Ministerstwa Putiej Soobszczenia* za lata 1890—1914 oraz na podstawowych pozycjach monograficznych: Z. Pietkiewicza, *Drogi wodne w Królestwie Polskim i ich znaczenie gospodarcze*, Warszawa 1914, i K. Pawłowicza, *Drogi wod-*

ne Polski, Warszawa 1919, oraz nowszych rozprawach zawartych w czasopiśmie fachowych.

Wnioski płynące z analizy przedstawionych wyżej źródeł statystycznych zawierających dane o przemysłowym rozwoju Warszawy konfrontowane były z istniejącymi opracowaniami na ten temat. Podstawą do periodyzacji dziejów przemysłu jest artykuł I. Pietrzak-Pawłowskiej, *Wielki przemysł Warszawy i okręgu 1864—1918*. „Rocznik Warszawski”, 1966, t. VII. Podstawowy charakter ma studium St. Misztala, *Warszawski Okręg Przemysłowy. Studium rozwoju i lokalizacji przemysłu*, Warszawa 1962.

Z prac ogólnych traktujących o rozwoju przemysłu warszawskiego pomocne było przede wszystkim wydawnictwo zbiorowe: *Uprzemysłowienie ziem polskich w XIX i XX wieku*, pod red. I. Pietrzak-Pawłowskiej, Wrocław—Kraków—Warszawa 1970. Spośród ważniejszych, zachowujących nadal aktualność, wymienić można dwie pozycje: St. Koszutskiego: *Rozwój przemysłu wielkiego w Królestwie Polskim*, Warszawa 1901, i *Rozwój ekonomiczny Królestwa Polskiego w ostatnim trzydziestoleciu 1870—1900*, Warszawa 1905. Materiał zawierający szczegółową charakterystykę przemysłu czerpano z różnego typu wydawnictw branżowych, jak *Kalendarz dla gorzelników i piwowarów*, Warszawa 1892, *Kalendarz młynarski*, Warszawa 1895, *Kalendarz dla garbarzy*, Warszawa 1904.

Wiele nowych ustaleń dotyczących przodującej gałęzi przemysłu miasta, jakim była produkcja metalowa, przynoszą artykuły Z. Pustuły, *Typy zakładów i przedsiębiorstw w przemyśle metalowym Warszawskiego Okręgu Przemysłowego 1870—1913*. W: *Zakłady przemysłowe w Polsce XIX i XX w. Studia i materiały*, pod red. I. Pietrzak-Pawłowskiej, Wrocław—Warszawa—Kraków 1967. Ponadto monografia tegoż autora *Początki kapitału monopolistycznego w przemyśle hutniczo-metalowym Królestwa Polskiego 1882—1900*, Warszawa 1968.

Rzemiosło warszawskie opracowano na podstawie wyżej cytowanych materiałów statystycznych ciągłych oraz monograficznych pozycji: W. Hauszylda, *Rzemiosło warszawskie w liczbach*, Warszawa 1918; F. Reinsteina, *Dzieje cechu piekarskiego m. st. Warszawy*, Warszawa 1917; *Dzieje 225 lat istnienia zgromadzenia mistrzów stolarskich*, Warszawa 1925; K. Dudy-Dziewierza, *Dzieje cechu ślusarskiego m. st. Warszawy*, Warszawa 1935 i in.

Przedstawienie wybranej problematyki regionu warszawskiego wymagało prześledzenia teoretycznego dorobku dotyczącego regionalizacji, zaprezentowanego w studiach z zakresu planowania regionalnego i teorii gospodarki przestrzennej: „Biuletyn Komitetu Zagospodarowania Kraju PAN”, 1971, z. 62.

Dla naszych studiów bardzo pomocny okazał się dorobek badawczy K. Dziewońskiego i A. Wróbla w zakresie „gospodarczej struktury regionalnej”, rozumianej jako suma regionów ekonomicznych istniejących na



danym obszarze w ich wzajemnym powiązaniu: K. Dziewoński, *Niektóre problemy badania regionów gospodarczych w Polsce*. „Przegląd Geograficzny”, 1957, z. 4; A. Wróbel, *Województwo warszawskie. Studium ekonomicznej struktury regionalnej*, Warszawa 1960. Ze współczesnych badań nad województwem warszawskim por. materiały z sesji popularno-naukowej w Mińsku Mazowieckim (30 XI 1964). „Rocznik Mazowiecki”, 1967, t. I, oraz odpowiednie artykuły w „Roczniku Mazowieckim”, 1969, t. II. Udaną próbę metodyczną regionalizacji integralnej (regiony strefowe i węzłowe) dał w cytowanej już pracy St. Misztal, *Warszawski Okręg Przemysłowy*. Autor zakreśla granice WOP-u w oparciu o wyróżniki ekonomiczno-społeczne z końca lat 50-ych XX wieku i rzutuje je w przeszłość; ujęcie takie nie jest jednak zgodne z wymogami metody historycznej. Por. rec. S. M. Zawadzkiego w „Roczniku Mazowieckim”, 1967, t. I.

Analizę rozmieszczenia i struktury przemysłu w regionie mazowieckim oparto na wydawnictwie Urzędu Gubernialnego Warszawskiego: *Pamiętna książka*, Warszawa 1912.

Zwięzłe, encyklopedyczne informacje o dziejach Warszawy i miast regionu mazowieckiego zawiera fundamentalne opracowanie zbiorowe: *Miasta polskie w Tysiącleciu*, t. I—II, Wrocław 1965—1967.

Najobszerniejszą informację bibliograficzną o dziejach Warszawy zawiera opracowana w Muzeum Historycznym m. st. Warszawy *Bibliografia Warszawy*, t. I (druki zwarte), Wrocław 1958, oraz *Bibliografia Warszawy* (wydawnictwa ciągłe 1864—1903), Wrocław 1971. Wydawnictwo to uzupełnia bieżąca informacja bibliograficzna o nowych publikacjach zawarta w kolejnych tomach „Rocznika Warszawskiego” (t. I, Warszawa 1960, i następne).

„Studia Warszawskie” Instytutu Historii PAN (Pracownia Dziejów Warszawy pod kier. M. Drozdowskiego) kontynuowane są w kilku seriach chronologicznych i wnoszą wyniki najnowszych badań stanowiących etap przygotowawczy do syntetycznego opracowania wielotomowej „Historii Warszawy”. M. Drozdowski i A. Zahorski są autorami *Historii Warszawy*, Warszawa 1972; to kompendium wiedzy o stolicy w całym okresie jej dziejów do współczesności informuje o niektórych interesujących nas aspektach przeszłości w latach jej wielkomiejskiego rozwoju — do 1918 r.



## ZAMKNIĘCIE

*Irena Pietrzak-Pawłowska*

Studia niniejsze nad rozwojem nowoczesnej Warszawy ukazują się w okresie przygotowań do opracowania pełnej syntezy dziejów naszej stolicy, od grodowych jej początków aż do współczesnego kształtu urbanistycznego. Fundamentalna, kilkutomowa seria dziejów Warszawy poprzedzana jest przez wielokierunkowe badania monograficzne. Autorzy niniejszych rozpraw pragnęli przyczynić się chociaż w drobnym stopniu do ich postępu w dziedzinach słabo dotychczas uwzględnianych.

Jedną z podstawowych trudności w przedstawieniu dziejów Warszawy XIX wieku będzie skojarzenie obserwowanych przez nas zewnętrznych procesów urbanizacji z wewnętrznym życiem społeczeństwa miejskiego. Ujawniało się ono nie tylko na powierzchni działań gospodarczych i organizatorskich, ale także w głębokim nurcie półlegalnego czy wręcz tajnego życia społeczno-politycznego, w samoobronie bytu narodowego, w twórczości kulturalnej i naukowej. Trudno wyważyć udział tych wewnętrznych czynników w dynamice rozwojowej miasta, jakkolwiek doceniamy je w pełni.

Warszawa osiągnęła wielkomiejski rozwój na bazie zarówno swych historycznych tradycji ośrodka stołecznego, jak i pod wpływem nowoczesnych czynników urbanizacji.

Jako ośrodek stołeczny traciła od początku XIX wieku wiele cech późnofeudalnych w miarę likwidowania funkcji rezydencjonalnych, które zachowały się natomiast w stolicach trzech mocarstw ościennych. Warszawa szybciej od nich zyskała profil zbliżony do typu zachodnioeuropejskich, nowoczesnych miast.

Stołeczne ośrodki miejskie łączą zwykle trzy grupy funkcji: administracyjne, gospodarcze i kulturalne, ale proporcje ich podziału kształtują się różnie.

Warszawa reprezentowała jako stolica Rzeczypospolitej miasto wielofunkcyjne: po ograniczeniu jej funkcji administracyjnych zahamowano także (po 1831 r.) rozwój instytucji naukowych i kulturalnych.

Zwiększał się natomiast udział funkcji gospodarczych. Uzasadnia to szerokie uwzględnienie tych ostatnich w niniejszym tomie.

Cechy nowoczesności kojarzyły się przede wszystkim z rozwojem Warszawy jako ośrodka produkcyjnego, handlowego i usługowego w wielu dziedzinach życia społeczeństwa nie tylko lokalnego, ale i w zasięgu krajowym i międzynarodowym.

Warszawa drugiej połowy XIX wieku znalazła się wyraźnie w zasięgu ogólnoeuropejskich przemian gospodarczo-społecznych. W dobie przezwrotu technicznego w transporcie i przemyśle Królestwa Polskiego, w okresie wielkich ruchów migracyjnych ludności wykształciły się jej nowe funkcje ekonomiczne.

Obraz wielkomiejskiego rozwoju Warszawy w XIX wieku zarysowaliśmy z konieczności w ograniczonym zakresie przedmiotowym. Zmieraliśmy do przedstawienia głównych tendencji wynikających z przemian w układach przestrzennych, ekonomicznych i społecznych na centralnych ziemiach polskich. Na tym tle bowiem wyjaśnia się pozycja Warszawy, która zachowała swe funkcje stołecznego ośrodka w kraju pozbawionym niepodległego bytu.

Urbanistyczne walory stolicy przetrwały mimo upadku bytu państwowego i odgrywały dominującą rolę w dobie Księstwa Warszawskiego i w okresie Królestwa Polskiego (do połowy XIX wieku).

Założenia urbanistyczne, realizowane przy poparciu władz autonomicznych, związane z nowoczesną koncepcją funkcji stolicy przyczyniły się do przesunięcia centrum miasta z obszaru rezydencjonalnego do ośrodków życia publicznego kształtującego się w nowym systemie gospodarki kapitalistycznej. Kształt urbanistyczny miasta zaplanowany w rozległych wówczas granicach z 1791 r. przyczynił się do integracji wytworzonych historycznie dzielnic, różniących się strukturą ekonomiczną i społeczną.

Współczesne rozważania geografów nad przestrzennym rozwojem miast eksponują jako zjawisko podstawowe koncentrację ludności, której poświęciliśmy powyżej wiele miejsca. Dodajmy, że strefę Europy zachodniej cechowała dość względna równowaga demograficznej struktury miast o różnej wielkości i o różnorodnych funkcjach dostosowanych do gospodarki rozwiniętych regionów rolniczych. W drugiej połowie XIX wieku równowaga ta została zachwiana przez proces koncentracji ludności w dużych miastach, co spowodowało upadek tradycyjnej gospodarki małych miast.

Miasta handlowo-przemysłowe, np. we Francji, w Niemczech, zlokalizowane wzdłuż szlaków rzecznych zachowały w pełni swe funkcje transportowe w okresie industrializacji. Miasta handlowe otaczane pierścieniem osad przemysłowych obejmowały je zasięgiem komunikacji podmiejskiej. Przekształcały się na aglomerację o wielorakich funkcjach nie-

zbędnych dla rozbudowanego przemysłu oraz dla zaspokojenia potrzeb wielkich skupisk ludności. Układ przestrzenny urbanizacji w regionach wybitnie uprzemysłowionych, w zagłębiach górniczo-hutniczych, np. Nadrenii—Westfalii, zespalał się na coraz większych przestrzeniach, niwelując granice administracyjne miast.

W Warszawie wzrost demograficzny nasilał się od połowy XIX wieku przy udziale ludności napływowej w dobie reform agrarnych. Dynamika rozwoju ludności wyprzedzała do lat osiemdziesiątych XIX wieku postępy industrializacji. Strukturę zawodową mieszkańców Warszawy cechowało najwyższe stosunkowo zatrudnienie w przemyśle i rzemiośle (łącznie 32% w 1882 r.), lecz przy równoczesnym wysokim udziale zatrudnionych w służbie domowej i usługach osobistych (23%). Z analizy struktury zawodowej ludności w 1882 r. wynika, że napływ ludności do ośrodka stołecznego oddziałał na wytworzenie się rezerwy siły roboczej, która przez zajęcia usługowe i wyrobnicze kierowała się w następnym etapie do zatrudnienia w przemyśle i transporcie. Ekonomiczną urbanizację Warszawy cechowała w tym okresie tendencja do intensywnej zabudowy obszaru miejskiego i formowania się nowych osad w strefie podmiejskich gmin rolniczych.

Stabilność granic administracyjnych Warszawy zdecydowała o zwartej zabudowie nowego śródmieścia handlowego i zmianie charakteru otaczających je dzielnic. Intensywny charakter urbanizacji, której wykładnikiem była gęstość zaludnienia, wyróżniał Warszawę w końcu XIX wieku w stosunku do innych miast europejskich.

W strefie Europy środkowo-wschodniej, na obszarach oddalonych od wielkich szlaków wodnych, śródlądowych i morskich, decydującym czynnikiem w transformacji układów przestrzennych sieci miejskiej stały się magistrale kolejowe. Miastotwórcze działanie nowych układów komunikacyjnych sprzyjało także formowaniu się nowych miast przemysłowych na centralnych ziemiach polskich oraz w zagłębiach górniczo-hutniczych objętych tą siecią. Równolegle postępowała degradacja średnich i małych miast, stanowiących niegdyś ośrodki gospodarcze regionalne bądź lokalne. Warszawa znalazła się od lat siedemdziesiątych XIX wieku na skrzyżowaniu szlaku Wisły i międzynarodowych magistrali kolejowych.

Przewrót techniczny w transporcie i budowa warszawskiego węzła kolejowego (1876 r.) określiły nową pozycję Warszawy jako centralnego ośrodka handlowego na rynku wewnętrznym i w obrotach handlu zagranicznego oraz w tranzyście między krajami Europy zachodniej i wschodniej. Na strukturę obrotów oddziaływała także polityka celna Rosji; zwrot jej do protekcjonizmu (1877 r.) stworzył dla Warszawy pomyślne warunki ekspansji na rynki imperium. Kierunki rozwoju urbanistycznego Warszawy dostosowują się do nowego układu sieci komunikacyjnej. Charakterystyczny jest postęp w integrowaniu Warszawy lewo- i prawo-

brzeżnej przez dominujące kierunki zabudowy dzielnicy zachodniej i Pragi.

Industrializacja jako czynnik wielkomiejskiego rozwoju Warszawy zaznacza się silniej od końca lat siedemdziesiątych. Obok długotrwałego przejścia od stadium manufaktury do przemysłu fabrycznego występują dodatkowe elementy dynamizujące proces industrializacji: akcja założycielska nowych przedsiębiorstw i zmiany w strukturze gałęziowej przemysłu. Na pierwsze miejsce wysuwa się produkcja metalowa; przewrót techniczny w tej gałęzi i kulminacja w mechanizacji innych gałęzi przypada na lata dziewięćdziesiąte (tj. później niż w okręgu łódzkim). Przemysł warszawski przez koncentrację produkcji i centralizację kapitałów (spółki akcyjne) osiąga w ostatnim dziesięcioleciu strukturę wielkoka-pitalistyczną.

Rozważmy z kolei przedstawione powyżej elementy rozwoju Warszawy w nawiązaniu do przyszłej syntezy jej dziejów w XIX wieku. Z tej konfrontacji wynikną propozycje dalszych studiów uzupełniających bądź pogłębiających podjęte przez nas wątki.

Procesy osadnicze i urbanizacyjne objęły także strefę podmiejską i wyznaczały kształt kompleksu wielkomiejskiego Warszawy. Zarysowało się znamienne dla dużych miast kapitalistycznych zróżnicowanie warunków rozwojowych obydwóch obszarów: zamkniętego granicami administracyjnymi terytorium miasta oraz otwartej i rozszerzającej się strefy podmiejskiej, nie objętej siecią komunalnych urządzeń technicznych i socjalnych. Długotrwałe upośledzenie pod tym względem strefy podmiejskiej, jej żywiołowa zabudowa typu małomiejskiego, skupiona pasmowo wzdłuż głównych linii komunikacyjnych wytworzyły deformację w zagospodarowaniu tego regionu. Badania w dziedzinie współzależności rozwoju Warszawy i jej strefy podmiejskiej są ledwie zapoczątkowane.

Warszawa w okresie industrializacji jako obszar produkcyjny przekształcała się najintensywniej w dwudziestolecie: 1893—1914. Osiągnęła wówczas czterokrotny wzrost liczby zakładów fabrycznych (z 485 do 1687) i ponad czterokrotny — stanu zatrudnienia (z 19,2 tys. do 80 tys. robotników). Zmiany w strukturze gałęziowej były wykładnikiem ogólnych postępów industrializacji: przewagi produkcji środków produkcji.

Warszawski przemysł hutniczy (do 1889 r.), metalowy i budowy maszyn stał się głównym dostawcą urządzeń technicznych dla kolei i zakładów wytwórczych w skali krajowej. Warszawski ośrodek przemysłowy ukształtowany po rozbudowie węzła kolejowego reprezentował największą koncentrację przemysłu metalowego na ziemiach polskich (poza Śląskiem). Lokalizacja w granicach miasta nie tylko dużych, ale i wielkich zakładów (powyżej 500 robot.) nadawała dzielnicom peryferyjnym (zachodniej, północnej oraz praskiej) charakter przemysłowy i proletariacki. Natomiast w pasie przygranicznym miasta, gdzie ok. 1870 r.

zbudowano liczne forty, zakazywano (do 1911 r.) wznoszenia budynków murowanych. Utrudniało to rozszerzanie obszaru produkcyjnego i formowanie się aglomeracji przemysłowej w zasięgu strefy podmiejskiej.

Rzeczność rzemiosła tak charakterystyczny dla Warszawy zanalizowano powyżej w świetle jego zmian ekonomicznych. Warsztaty rzemieślnicze zwiększające produkcję towarową na rynek dostosowały się do systemu kapitalistycznej gospodarki przemysłowej; inne zachowały charakter usługowy; mimo swej liczebności niewiele pomnażały siły ekonomiczne miasta. Niedostatki materiałów statystycznych i brak monograficznych studiów źródłowych nie pozwoliły na pełne wyjaśnienie roli rzemiosła warszawskiego.

Dynamika rozwojowa Warszawy zasilana w pierwszej połowie XIX wieku przez rozbudowę urbanistyczną, a po 1864 r. przez wzrost demograficzny, spotęgowała się po zwycięstwie przewrotu technicznego w transporcie i przemyśle Królestwa. Warszawa jako obszar produkcyjny wiązała się od lat osiemdziesiątych silniej z zagłębiami górniczo-hutniczymi oraz innymi ośrodkami przemysłowymi (Żyrardów, Łódź) niż ze swym regionalnym zapleczem rolniczym. Na tendencje te zwróciliśmy uwagę, gdyż nie dostrzegano ich uprzednio.

Rozszerzenie zasięgu wymiany w sferze zaopatrzenia i zbytu okazało się niezbędne dla rozwoju przemysłu metalowego, który wysunął się w strukturze gałęziowej przemysłu warszawskiego na pierwsze miejsce, wyprzedzając dominujący uprzednio — spożywczy.

Warszawa stanowiła w Królestwie główne centrum handlowe. W dobie przewrotu technicznego uczestniczyła wybitnie w imporcie dóbr inwestycyjnych i surowców żelaza (m. in. z Górnego Śląska). Zaś po rozbudowie własnego hutnictwa i przemysłu metalowego zajęła w latach osiemdziesiątych czołowe pozycje w eksporcie szyn, taboru kolejowego i wyrobów metalowych na rynek imperium rosyjskiego.

Wartość handlu zagranicznego Królestwa Polskiego wzrosła w następnym 30-leciu pięciokrotnie. Obroty z krajami zachodnimi cechowały się stale saldem ujemnym, natomiast obroty z Rosją wykazywały wzrastające saldo dodatnie (1890 r. — 101 mln rs., w 1910 r. — 214 mln rs.). Udział handlu warszawskiego był — obok łódzkiego — wybitny, przedstawiony został powyżej w świetle danych o towarowych przewozach kolejowych.

Przemysł i handel warszawski wykorzystał w pełni „premię eksportową” wynikającą z wcześniejszego o ok. 20 lat przewrotu technicznego w Królestwie Polskim w stosunku do okręgów Rosji. Warszawa zyskała w końcu XIX wieku korzystne pozycje w międzynarodowej wymianie handlowej. W świetle nowych badań źródłowych nad handlem zagranicznym Królestwa Polskiego, liczącego w 1880 r. ok. 7 mln ludności, udział

jego w obrotach światowych osiągnął 1,30% (podczas gdy udział Polski z 35 mln ludności w 1938 r. wynosił 1%).

Profil gospodarczy Warszawy wykształcony w epoce kapitalizmu charakteryzowany był w nowej literaturze zbyt jednostronnie. St. Misztal w swym cennym studium *Warszawski Okręg Przemysłowy* (Warszawa 1962) wysunął tezę, iż Warszawa stała się „w latach 1870—1913 miastem typowo przemysłowym” (s. 80). Trudno nam zgodzić się z tą charakterystyką na tle porównań z typem miast przemysłowych w Europie zachodniej, a także — w Polsce (Łódź, Katowice).

Klasyfikacja typologiczna nowoczesnych miast wyznaczana jest ściślej na podstawie analizy struktury zawodowo-społecznej jej mieszkańców. Spisy ludności Warszawy opracowane krytycznie i po raz pierwszy porównawczo dla lat 1882—1897—1921 (M. Nietyksza, *Ludność Warszawy na przełomie XIX i XX wieku*, Warszawa 1971, s. 152—153) wykazały, że przez cały ten okres najwyższy był udział zatrudnionych w przemyśle i rzemiośle, wahając się od 32% do 34% w cyrkulach miejskich i do 42% w strefie przedmieść w stosunku do ogółu czynnych zawodowo. Wskaźnik ten nie przekroczył jednak bariery nawet 50%, brak więc podstaw do określenia Warszawy jako miasta typowo przemysłowego. Następną pod względem liczebności grupę zawodową stanowili wyrobnicy (22,6% w 1897 r.) zatrudnieni zwykle w budownictwie oraz grupy zatrudnionych w działach: handel i komunikacja — łącznie 12,8% (w 1897 r.). Należy zgodzić się z St. Rychlińskim, który akcentował różnicowanie funkcji gospodarczych Warszawy (*Warszawa jako stolica*, Warszawa 1936) i w tym upatrywał jej cechy zbliżone do profilu innych stolic europejskich.

Warszawa jako ośrodek dyspozycji ekonomicznej skupiała centralne organa administracji gospodarczej, instytucje kredytowe i giełdy, organizacje przedsiębiorstw przemysłowych i handlowych, zrzeszenia obszarniczo-ziemiańskie. Klasy posiadające związane majątkiem trwałym cechowała tendencja do stabilizacji w ośrodku stołecznym.

Społeczeństwo nowoczesnej, uprzemysłowionej Warszawy nie mieściło się już w tradycyjnych półstanowych układach. Zachowywano ich relikty świadomie w kręgu klas posiadających, gdyż przywileje stanowe miały swą cenę w systemie samowładnego imperium carskiego.

Równocześnie wykształcił się nowy podział kapitalistyczny własności i odpowiadające mu formy organizacyjne najaktywniejszych ekonomicznie grup wielkiej i średniej burżuazji. Druga i trzecia generacja przedsiębiorców różniła się od pionierów przemysłu fabrycznego. Działała przez operacje kapitału anonimowego w spółkach akcyjnych, których zakłady produkcyjne mieściły się często w odległych rejonach. Zyski dopływały jednak siecią agencji bankowych do siedziby zarządów w ośrodku stołecznym.



Ludność pracująca wykazywała dużą ruchliwość przestrzenną i zmienność składu w kolejnych generacjach. Grupy zarejestrowane jako ludność stała przeżywały historyczne procesy urbanizacji, dziedzicząc tradycje podziału mieszczaństwa cechowego i plebsu. Rzemieślnicy włączali się opornie w nurt przemian ekonomicznych niwelujących hierarchię cechową, przekształcali się niekiedy w grupy drobnomieszczańskie bądź proletaryzowali się.

Zakłady przemysłowe wchłaniały czeladników i część wyrobników oraz aktywniejszy element spośród napływającej do miasta ludności rolniczej. Kategoria ludności napływowej obejmowała w drugiej połowie XIX wieku zarówno drugie, zurbanizowane pokolenie osadników, jak i przybyszów związanych jeszcze rodzinnie ze wsią i lokujących się chętniej w strefie podmiejskiej — „zielonej”. Wędrowni zarobkowi nowych przybyszów, ich przesiedlanie się do dzielnic proletariackich miasta, stabilizacja zawodowa i awans społeczny w nowym środowisku miejskim znajdują tylko słabe odbicie w historiografii Warszawy drugiej połowy XIX wieku.

Warszawa stała się też pod koniec XIX wieku największym skupiskiem drobnomieszczaństwa na centralnych ziemiach polskich, przy wysokim udziale ludności żydowskiej (ok. 30%). Nasuwa się pytanie, w jakiej swej części drobnomieszczaństwo kontynuowało strukturę cechowego rzemiosła i obsługiwało obroty handlowe z najbliższym regionem rolniczym? Jaki zaś był jego udział w formowaniu „nowych warstw średnich” związanych z administracją państwową, komunalną i prywatną oraz z rozwojem rozlicznych usług publicznych, łącznie z działem opieki zdrowotnej, kultury i oświaty.

Pozostawiliśmy celowo na marginesie pasjonujący i wciąż sporny problem inteligencji warszawskiej. Szeregi jej zwiększały się po 1864 r. mimo ograniczenia pola dla jej działalności zawodowej. W rejestrach spisowych notowano stosunkowo niewielką jej liczebność w kategorii „pracowników umysłowych”, lecz odgrywali oni aktywną rolę społeczną. Kategorię tę cechowało głębokie zróżnicowanie wewnętrzne zarówno pod względem pochodzenia klasowego i narodowościowego, jak wykonywanych rodzajów zajęć, pozycji ekonomicznych oraz prestiżu społecznego. Część inteligencji warszawskiej reprezentowała najwyższe szczeble kultury narodowej, wysokie kwalifikacje techniczne i ekonomiczne, co ułatwiało jej organizowanie życia gospodarczego oraz licznych instytucji społecznych.

Śledząc pozycję Warszawy na tle postępów urbanizacji i uprzemysłowienia, wskazywaliśmy równocześnie na jej udział w ożywieniu wzrostu gospodarczego naszego kraju w XIX wieku.

Portret zbiorowy społeczeństwa warszawskiego będzie przedmiotem dalszych studiów. Wzbogacą one niewątpliwie naszą wiedzę o formach jego aktywności w życiu publicznym. W Warszawie skupiały się bowiem

centralne ogniwa zrzeszeń różnego typu, które spełniały poważną rolę w rozwoju sił wytwórczych. Wdrażały też szerokie kręgi ludności w zasięg cywilizacji miejsko-przemysłowej, a równocześnie włączały je w coraz szersze zbiorowości społeczne, w nurt życia ogólnonarodowego.

Ludność wielkomiejskiej Warszawy na drodze swych doświadczeń ekonomicznych i politycznych dojrzewała do funkcji społeczeństwa stolicy zdolnego do aktywnego uczestnictwa w odbudowie państwa polskiego w 1918 r.

## SPIS TABEL

1. Warszawa na tle dużych miast polskich w latach 1826—1910 (ludność w tys.)	14
2. Ludność Warszawy w latach 1882—1914 . . . . .	70
3. Ludność Warszawy według miejsca urodzenia w latach 1882—1897 . . . . .	72
4. Gęstość zaludnienia w Warszawie w latach 1882, 1897 i 1913 . . . . .	74
5. Gęstość zaludnienia w Warszawie lewobrzeżnej i na Pradze w latach 1882, 1897 i 1913 . . . . .	75
6. Ludność gmin podwarszawskich w latach 1880—1913 . . . . .	89
7. Ludność wsi gmin Czyste i Mokotów w latach 1897—1910 . . . . .	91
8. Ludność niestała gmin podwarszawskich w 1910 r. . . . .	92
9. Ludność Warszawy w latach 1889—1914 z podziałem na stałą i niestałą . . . . .	96
10. Ludność ogółem w latach 1882, 1897, 1913 według cyrkulów policyjnych . . . . .	97
11. Czynni i bierni zawodowo w 1897 r. według działów zajęć i języka ojczystego . . . . .	97
12. Ludność ogółem i czynni zawodowo w latach 1882, 1897 i 1921 według działów zajęć . . . . .	98
13. Czynni i bierni zawodowo w 1882 r. według działów zajęć i wyznań . . . . .	100
14. Wysokość zabudowy w Warszawie w latach 1868—1919 . . . . .	105
15. Podział nieruchomości według liczby mieszkań w 1882 i 1914—1919 . . . . .	105
16. Wyposażenie techniczne budynków mieszkalnych 1855—1915 . . . . .	107
17. Rozwój sieci wodociągowej i kanalizacyjnej w Warszawie . . . . .	109
18. Długość sieci i odbiorcy energii elektrycznej w Warszawie w latach 1903—1914 . . . . .	112
19. Rozbudowa linii tramwajów konnych w Warszawie . . . . .	114
20. Rozbudowa linii tramwajów elektrycznych . . . . .	116
21. Sieć kolejowa w Królestwie Polskim w zasięgu węzła warszawskiego w latach 1845—1878 . . . . .	124
22. Przewozy pasażerów przez warszawskie kolejki dojazdowe w latach 1902—1912 (tys. osób) . . . . .	149
23. Przewozy towarów przez warszawskie kolejki dojazdowe w latach 1902—1912 (tys. ton) . . . . .	153
24. Liczba fabryk warszawskich założonych do 1864/65 i w latach 1864/65—1914 (według klas wielkości) . . . . .	157
25. Etapy powstawania fabryk warszawskich (według klas wielkości) . . . . .	158
26. Udział gałęzi w przemyśle Warszawy według zatrudnienia (w procentach) . . . . .	164
27. Udział gałęzi w przemyśle Warszawy według wartości produkcji (w procentach) . . . . .	165
28. Zmiany udziału niektórych branż przemysłu warszawskiego (w procentach) . . . . .	166
29. Siły mechaniczne w przemyśle warszawskim według gałęzi w KM . . . . .	167

30. Struktura wielkościowa przemysłu warszawskiego (w procentach) . . . . .	168
31. Struktura wielkościowa przemysłu warszawskiego i dynamika zatrudnienia 1879 = 100 . . . . .	169
32. Struktura wielkościowa gałęzi przemysłu warszawskiego . . . . .	170
33. Udział dzielnic Warszawy w strukturze przemysłowej miasta (w procentach) . . . . .	178
34. Przemysł dzielnicy zachodniej na tle przemysłu warszawskiego (w procentach) . . . . .	179
35. Przemysł dzielnicy muranowskiej na tle przemysłu warszawskiego (w procentach) . . . . .	180
36. Przemysł dzielnicy śródmiejskiej na tle przemysłu warszawskiego (w procentach) . . . . .	181
37. Przemysł dzielnicy łazienkowskiej na tle przemysłu warszawskiego (w procentach) . . . . .	182
38. Przemysł dzielnicy Powiśle na tle przemysłu warszawskiego (w procentach) . . . . .	183
39. Przemysł dzielnicy staromiejskiej na tle przemysłu warszawskiego (w procentach) . . . . .	184
40. Przemysł dzielnicy mokotowskiej na tle przemysłu warszawskiego (w procentach) . . . . .	185
41. Przemysł dzielnicy wolskiej na tle przemysłu warszawskiego (w procentach) . . . . .	186
42. Przemysł dzielnicy praskiej na tle przemysłu warszawskiego (w procentach) . . . . .	187
43. Struktura gałęziowa przemysłu warszawskiego . . . . .	188
44. Przemysł warszawski na tle gałęzi przemysłu Królestwa Polskiego (w procentach) . . . . .	189
45. Wykaz zgromadzeń cechowych . . . . .	190
46. Rzemiosło warszawskie w latach 1866—1894 . . . . .	192
47. Zatrudnienie w rzemiośle warszawskim . . . . .	193
48. Udział grup rzemieślników w ogólnym zatrudnieniu (w procentach) . . . . .	193
49. Koszty zakupu materiałów, dochód majstra, wartość produkcji na 1 pracującego . . . . .	194
50. Struktura gałęziowa rzemiosła warszawskiego . . . . .	196
51. Wzrost zatrudnienia w największych rodzajach rzemiosł warszawskich . . . . .	197
52. Tempo rozwoju rzemiosła i przemysłu . . . . .	198
53. Rzemiosło i przemysł w latach 1866—1894 . . . . .	199
54. Rzemiosło a przemysł w 1879 i 1893 r. . . . .	200
55. Rzemiosło w 1894 a przemysł w 1901 r. . . . .	200
56. Gałęzie rzemiosła i przemysłu fabrycznego w latach 1866—1894 . . . . .	201
57. Budownictwo przemysłowe w Warszawie w końcu XVIII w. . . . .	208
58. Fazy powstawania zakładów przemysłowych w dzielnicy zachodniej według klas wielkości (w procentach) . . . . .	212
59. Struktura wielkościowa przemysłu w dzielnicy zachodniej według zatrudnienia (w procentach) . . . . .	213
60. Struktura wielkościowa przemysłu metalowego w dzielnicy zachodniej według zatrudnienia (w procentach) . . . . .	214
61. Struktura wielkościowa przemysłu spożywczego w dzielnicy zachodniej według zatrudnienia (w procentach) . . . . .	214
62. Rozwój niektórych przedsiębiorstw przemysłu metalowego w dzielnicy zachodniej . . . . .	217
63. Rozwój niektórych przedsiębiorstw przemysłu spożywczego w dzielnicy zachodniej . . . . .	220
64. Udział dzielnicy zachodniej w strukturze wielkościowej przemysłu Warszawy (w procentach) . . . . .	221

65. Struktura gałęziowa przemysłu w dzielnicy zachodniej . . . . .	222
66. Wysokość zabudowy w dzielnicy zachodniej . . . . .	233
67. Zabudowa północno-zachodniej dzielnicy Warszawy (według liczby nieruchomości) . . . . .	242
68. Sieć handlowa w północno-zachodniej dzielnicy Warszawy w 1913 r. . . . .	254
69. Przemysł w powiatach gub. warszawskiej w 1911 r. według gałęzi (zakłady powyżej 5 robotników) . . . . .	272
70. Struktura gałęziowa oraz rozmieszczenie przemysłu w gub. warszawskiej w 1911 r. (w procentach) . . . . .	274
71. Cukrownie w gub. warszawskiej w 1911 r. . . . .	277
72. Przemysł metalowy pow. warszawskiego i nowomińskiego w 1911 r. według struktury branżowej . . . . .	279
73. Przemysł chemiczny pow. warszawskiego w 1911 r. według struktury branżowej . . . . .	280
74. Gęstość zaludnienia w powiatach gub. warszawskiej w 1911 r. . . . .	284
75. Zatrudnienie pozarolnicze w powiatach gub. warszawskiej według spisu powszechnego w 1897 r. . . . .	284
76. Zatrudnienie w przemyśle gub. warszawskiej w 1911 r. według powiatów (zakłady powyżej 5 robotników) . . . . .	285
77. Formowanie się ośrodków miejskich w gub. warszawskiej w latach 1870—1910 . . . . .	286

## SPIS PLANÓW I WYKRESÓW

Podział administracyjny w 1791 r. . . . .	50—51
Podział administracyjny w 1832 r. . . . .	52—53
Podział administracyjny w 1857 r. . . . .	54—55
Podział administracyjny w 1882 r. . . . .	56—57
Podział administracyjny w 1897 r. . . . .	58—59
Podział administracyjny w 1913 r. . . . .	60—61
Dzielnice Warszawy powstałe historycznie i ukształtowane funkcjonalnie w drugiej połowie XIX i na początku XX w. . . . .	62—63
Wykres I. Ludność Warszawy w latach 1882—1914 . . . . .	70
Wykres 2. Ludność Warszawy według zawodu obiektywnego w latach 1882 i 1897 . . . . .	80
Wykres 3. Ludność gmin podwarszawskich w latach 1880—1913 . . . . .	89
Plan sieci ulicznej wodociągu H. Marconiego, 1862 r. . . . .	112—113
Plan przebudowy warszawskiego węzła kolejowego, 1904 r. . . . .	134
Plan sytuacyjny części przedmieścia Pragi z zaznaczeniem wodociągu praskiego, 1869 r. . . . .	263
Plan regulacji Pragi, 1864 r. . . . .	264—265
Plan Pragi, 1907 r. . . . .	264—265
Kartogram. Przemysłowa struktura regionalna gub. warszawskiej w 1911 r.	275

## SPIS ILUSTRACJI

(Materiał ikonograficzny pochodzi: z Archiwum Państwowego m. st. Warszawy i Województwa Warszawskiego, Muzeum Historycznego m. st. Warszawy, pisma „Kłosa” 1874—1910, „Tygodnika Ilustrowanego” 1895, W. Robaczewski i St. Rutkowski, Wodociągi i kanalizacja m. st. Warszawy 1866—1936, Warszawa 1937, A. Świętochowski, Drogi żelazne w dużych miastach w ogóle i w Warszawie w szczególności, Warszawa 1904, T. Tołwiński, Urbanistyka, t. II, Warszawa 1937, 50 lat warszawskich tramwajów elektrycznych, Warszawa 1958)

Rynek Starego Miasta, ok. 1910 r. . . . .	8—9
Ul. Brzozowa, ok. 1910 r. . . . .	8—9
Bank Polski . . . . .	8—9
Giełda Warszawska, ok. 1900 r. . . . .	8—9
Gen. Sokrates Starynkiewicz, prezydent m. Warszawy w latach 1875—1892	8—9
Ratusz, ok. 1910 r. . . . .	8—9
Bank Państwa, ok. 1910 r. . . . .	8—9
Widok Pragi. Most Kierbedzia, ok. 1910 r. . . . .	8—9
Przykład wadliwej parcelacji i zabudowy w dzielnicy południowej . . . . .	25
Fragment Czerniakowa z kościołem Bernardynów, ok. 1875 r. . . . .	32—33
Powódź przy ul. Rybaki (wg obrazu J. F. Piwarskiego) . . . . .	32—33
Dworek przy ul. Smolnej w pobliżu Wisły, ok. 1870 r. . . . .	32—33
Zbieg ul. Smolnej i Ludnej. W głębi po lewej budynek fabryki Rudzkiego, ok. 1865 r. . . . .	32—33
Plac Trzech Krzyży od strony Nowego Świata, ok. 1870 r. . . . .	32—33
Aleje Ujazdowskie, ok. 1865 r. . . . .	32—33
Pałac Rzeczypospolitej w parku Krasińskich, ok. 1910 r. . . . .	32—33
Towarzystwo Kredytowe Ziemskie, ok. 1910 r. . . . .	32—33
Pomnik Kopernika, ok. 1910 r. . . . .	32—33
Hotel Bristol, ok. 1910 r. . . . .	32—33
Czytelnicy dzienników w Warszawie. Drzeworyt J. Krajewskiego wg rys. F. Kostrzewskiego . . . . .	32—33
Krakowskie Przedmieście, ok. 1910 r. . . . .	32—33
Ul. Marszałkowska z Dworcem Warszawsko-Wiedeńskim, ok. 1910 r. . . . .	32—33
Widok na Zjazd i kolumnę Zygmunta III, ok. 1910 r. . . . .	32—33
Rusztowanie do budowy kamienicy w śródmieściu Warszawy, ok. 1900 r. . . . .	32—33
Omnibusy kursujące od ok. 1822 r. (wg obrazu J. Kossaka) . . . . .	112—113
Tramwaje konne kursujące w latach 1881—1921 . . . . .	112—113
Tramwaj elektryczny, ok. 1908 r. . . . .	112—113

Wodociągowy źródł H. Marconiego na Rynku Nowego Miasta, czynny w latach 1855—1889 . . . . .	112—113
Budowa kanalizacji lindleyowskiej na ul. Okopowej, rozpoczęta w 1883 r. . . . .	112—113
Wieża ciśnieniowa i stacja pomp miejskich przy ul. Koszykowej, ok. 1911 r. . . . .	112—113
Budowa lindleyowskich filtrów powolnych przy ul. Koszykowej, 1883—1886 . . . . .	112—113
Henryk Marconi, projektant i budowniczy wodociągów warszawskich, czynnych w latach 1855—1889 . . . . .	112—113
William Heerlein Lindley (syn), projektant i budowniczy wodociągów i kanalizacji w latach 1881—1915 . . . . .	112—113
Fontanna na placu Teatralnym (wg projektu H. Marconiego, rzeźby A. Kissa), czynna w latach 1855—1898 . . . . .	112—113
Wodociągowe źródła uliczne oraz fontanna na Rynku Starego Miasta (wg projektu H. Marconiego, rzeźba syreny K. Hegla), czynne w latach 1855—1928 . . . . .	112—113
Fontanna przy kolumnie Zygmunta III (wg projektu H. Marconiego, rzeźby A. Kissa), czynna w latach 1855—1928 . . . . .	112—113
Wista z widokiem na Pragę, ok. 1910 r. . . . .	136—137
Budowa mostu kolejowego pod Cytadela, 1875—1876 . . . . .	136—137
Fragment budowy mostu kolejowego pod Cytadela, 1876 r. . . . .	136—137
Widok Pragi z wieży Zamku, ok. 1880 r. . . . .	136—137
Fragment kolejki wąskotorowej mareckiej, ok. 1900 r. . . . .	136—137
Dworzec Warszawsko-Wiedeński, ok. 1910 r. . . . .	136—137
Dworzec Praga kolei nadwiślańskiej, 1877 r. . . . .	136—137
Most kolei nadwiślańskiej ponad linią petersburską, obwodową i szosą, 1877 r. . . . .	136—137
Ogólny widok zabudowań fabrycznych Tow. Akc. Przemysłowych Zakładów Mechanicznych Lilpop—Rau—Loewenstein, ul. Solec 40, ok. 1885 r. . . . .	168—169
Wnętrze fabryki mebli J. Tworowskiego, ul. Czerniakowska 77, ok. 1910 r. . . . .	168—169
Budynki fabryczne Tow. Akc. Zakładów Przemysłowych i Budowlanych Fr. Martens i A. Daab, ul. Czerniakowska 51, ok. 1912 r. . . . .	168—169
Fabryka wyrobów tabaczkanych Tow. „Union”, ul. Marszałkowska róg Hożej, ok. 1875 r. . . . .	168—169
Ogólny widok budynków Rektyfikacji Spirytusu, ul. Żąbkowska 33, ok. 1898 . . . . .	168—169
Parowa fabryka mydeł toaletowych, perfum i wyrobów kosmetycznych F. Pulsa, ul. Daniłowiczowska 12, ok. 1890 r. . . . .	168—169
Wnętrze jednego z oddziałów fabryki cukierków J. Fruzińskiego, ul. Polna 26/28, ok. 1900 r. . . . .	168—169
Fabryka cukierków J. Fruzińskiego, ul. Polna 26/28, ok. 1900 r. . . . .	168—169
Ul. Leszno, ok. 1870 r. . . . .	224—225
Plac Grzybowski w końcu XIX w. . . . .	224—225
Wnętrze warzelni piwa w browarze Tow. Akc. Haberbusch—Schiele, ul. Krochmalna 59, ok. 1909 r. . . . .	224—225
Ekspedycja piwa z browaru Tow. Akc. Haberbusch—Schiele, ul. Krochmalna 59, ok. 1910 r. . . . .	224—225
Metalowa fabryka Tow. Akc. Konrad Jarnuszkiewicz i S-ka, ul. Grzybowska 19, ok. 1910 r. . . . .	224—225
Urządzenia medyczne z fabryki Konrad Jarnuszkiewicz i S-ka, ul. Grzybowska 19, ok. 1914 r. . . . .	224—225
Fabryka mydła H. Wildta, ul. Belwederska 18, ok. 1910 r. . . . .	224—225
Budynek fabryki cukierków R. Zilma, ul. Krochmalna 71, ok. 1895 r. . . . .	224—225
Dawny znak firmowy z ogólnym widokiem na zabudowania fabryczne Zakładów Metalowych Norblin—Buch—Werner, ul. Żelazna 51, ok. 1890 r. . . . .	224—225



Wnętrze sortowni i zawijalnia cukierków w fabryce J. Fruzińskiego, ul. Polna 26/28, ok. 1900 r. . . . .	224—225
Ogólny widok browaru Sp. Akc. Wł. Kijok et Comp., ul. Żelazna 59, ok. 1890 r. . . . .	224—225
Widok polarni w fabryce J. Frageta, ul. Elektoralna 16. ok. 1910 r. . . .	224—225
Wnętrze hali Garbarni B-ci Temler—Schwede, ul. Okopowa 78, ok. 1870 r.	224—225
Garbowanie skór w kadziach podwórzowych Garbarni B-ci Telmer—Szwede, ul. Okopowa 78, ok. 1870 r. . . . .	224—225
Ogólny widok Garbarni B-ci Temler—Szwede, ul. Okopowa 78, ok. 1870 r.	224—225
Robotnicy i fabrykant. Drzeworyt A. Zajkowskiego, wg obrazu S. Lentza	224—225
Pierwsze domy wystawione na Nowej Pradze, 1867 r. . . . .	264—265
Zbiornik i wieża ciśnień wodociągu praskiego, rys. z 1869 r. . . . .	264—265
Domy przy ul. Brudnowskiej na Pradze, 1867 r. . . . .	264—265
Dom założyciela Nowej Pragi K. Konopackiego przy ul. Środkowej, 1867 r.	264—265



# SPIS TREŚCI

## OGÓLNE WARUNKI WIELKOMIEJSKIEGO ROZWOJU WARSZAWY

(Wprowadzenie)

str. 5—19

*Irena Pietrzak-Pawłowska*

Funkcje ośrodka stołecznego . . . . .	5 †
Rozwój urbanistyczny — układy przestrzenne . . . . .	8 †
Ekonomiczne czynniki miastotwórcze . . . . .	10 †
Potencjał ludnościowy . . . . .	13 †
Zróżnicowanie społeczeństwa Warszawy . . . . .	15 †

## Rozdział I

### ZMIANY W UKŁADZIE PRZESTRZENNYM WARSZAWY

str. 21—68

*Maria Nietyksza, Witold Pruss*

Integracja obszaru miasta w pierwszej połowie XIX wieku . . . . .	21
Kierunki funkcjonalnego rozwoju Warszawy (do 1916 r.)	28
Kierunek wschód—zachód . . . . .	31
Śródmieście . . . . .	33
Nowe dzielnice na linii północ—południe . . . . .	35
Strefa podmiejska, inkorporacja 1916 r. . . . .	40
Aneks . . . . .	43
Podziały administracyjne a układy historyczne i funkcyjne . . . . .	47

## Rozdział II

### LUDNOŚĆ

str. 69—100

*Maria Nietyksza*

Fazy i czynniki wzrostu demograficznego . . . . .	69
Dynamika rozwoju ludności dzielnic . . . . .	74

Struktura zawodowa . . . . .	78
Rozwój demograficzny strefy podmiejskiej . . . . .	88
Aneks . . . . .	96

### Rozdział III

#### ZABUDOWA MIASTA I URZĄDZENIA KOMUNALNE

str. 101—118

*Marian Gajewski*

Sieć uliczna, place i tereny zielone . . . . .	101
Zabudowa mieszkalna . . . . .	104
Wyposażenie techniczne nieruchomości . . . . .	106
Wodociągi i kanalizacja . . . . .	107
Ogrzewnictwo . . . . .	110
Gazownictwo . . . . .	110
Elektryfikacja . . . . .	112
Komunikacja miejska . . . . .	113
Aneks . . . . .	117

### Rozdział IV

#### WARSZAWSKI WĘZŁ KOMUNIKACYJNY

str. 119—153

*Jerzy Braun*

Szlak Wisły w rozwoju miasta : : : : : . . . . .	119
Główne linie kolejowe . . . . .	123
Budowa węzła warszawskiego . . . . .	126
Warszawskie kolejki dojazdowe : : : : : . . . . .	140

### Rozdział V

#### MIASTO JAKO OBSZAR PRODUKCYJNY

str. 155—203

*Witold Pruss*

Rozwój i struktura przemysłu warszawskiego . . . . .	155
Fazy rozwoju przemysłu warszawskiego . . . . .	155
Struktura gałęziowo-branżowa i wielkościowa przemysłu . . . . .	160
Rozmieszczenie zakładów przemysłowych . . . . .	171
Rzemiosło warszawskie . . . . .	189
Rzemiosło w okresie przemian kapitalistycznych . . . . .	189
Zmiany w strukturze branżowej rzemiosła . . . . .	194
Rzemiosło a przemysł . . . . .	197

## Rozdział VI

### TENDENCJE ROZWOJOWE DZIELNIC WARSZAWY

*str. 205—270*

*Witold Pruss*

Zachodnia dzielnica przemysłowa . . . . .	205
Kształtowanie się obszaru dzielnicy . . . . .	205
Od przemysłu manufakturowego do fabrycznego . . . . .	208
Rozwój wielkoprzemysłowy . . . . .	211
Funcja handlowa dzielnicy zachodniej . . . . .	224
Rozwój urbanistyczny dzielnicy zachodniej . . . . .	231

*Bohdan Raczkowski*

Północno-zachodnia dzielnica Muranów . . . . .	235
Obszar dzielnicy i jej rozwój urbanistyczny . . . . .	235
Przemysł . . . . .	241
Rzemiosło . . . . .	249
Handel . . . . .	252

*Jan Berger*

Rozwój Pragi . . . . .	255
Praga w pierwszej połowie XIX wieku . . . . .	255
Rozwój urbanistyczny dzielnicy praskiej w latach 1860—1914 . . . . .	258
Rozwój przemysłowy dzielnicy praskiej . . . . .	265

## Rozdział VII

### INDUSTRIALIZACJA GUBERNI WARSZAWSKIEJ NA POCZĄTKU XX WIEKU

*str. 271—295*

*Regina Chomać-Klimek*

INFORMACJA ŹRÓDŁOWA I BIBLIOGRAFICZNA . . . . .	287
---	-----

*Witold Pruss*

ZAMKNIĘCIE . . . . .	297
----------------------	-----

*Irena Pietrzak-Pawłowska*

Spis tabel . . . . .	305
Spis planów i wykresów . . . . .	308
Spis ilustracji . . . . .	309

Redaktor techn. K. Kolański  
Korektor M. Orzechowska

Robotnicza Spółdzielnia Wydawnicza „Prasa — Książka — Ruch”.  
Wydawnictwo „Książka i Wiedza”, Warszawa czerwiec 1973 r. Wyd. I.  
Nakład 1000+260 egz. Obj. ark. wyd. 28,9. Obj. ark. druk. 19,75 (26,3)  
+2,5 ark. ilustracji wkładek. Papier ilustracyjny kl. III 80 g. 70×100 cm.  
Oddano do składu 23.V.1972 r. Podpisano do druku 10.IV.1973 r. Druk  
ukończono w maju 1973 r. Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskie-  
go”, Warszawa ul. Miedziana 11/13. Zam. nr 4861/72. R-10 Cena zł 70.—

*Osiem tysięcy pięćset siedemdziesiąta druga  
publikacja „KiW”*